11e Année — N° 528 — 50 centimes — 31 Octobre 1908 — Tous les Samedis

# LA VIE AU GRAND AIR

*Dans ce Numéro :*

## LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LUTTE AMATEURS

**Organisé par la *VIE AU GRAND AIR***

Ruck

## Le Prix Roosevelt au R. C. F.

**Keyser (à gauche), qui a remporté, dimanche dernier, le Prix Roosevelt, devant de Fleurac (à droite).**

*(Voir pages 302 et 303.)*

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
90, aven. des Champs-Élysées, et 9, aven. de l'Opéra.

Abonnements :
*Paris et Départements.* . . . 24 *francs*
*Etranger.* . . . . . 28 *francs*
Changement d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ED. PINAUD

VICTIMES DU SORT

SI VOUS VOULEZ posséder les secrets d'amour, voir la déveine vous quitter, gagner au jeu et aux loteries, détruire ou jeter un sort, écraser vos ennemis, avoir chance, richesses, santé, beauté et bonheur. Ecrivez à **Mcrice** le sorcier *Rouge*, 19, r. Mazagran, **Paris**, qui vous enverra *gratis* et f^co son curieux petit livre.

VOITURE DE PROMENADE
DUPONT
), Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VI^e)
Téléphone 818-67
nvoi Franco du Catalogue
*AUCUNE SUCCURSALE*

Lire *Femina*

La Bourse des Sports

ASSURANCES SPORTIVES

es **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris. Téléphone 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien ite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la con-actent pleine et entière garantie, doit être faite vec beaucoup de soins, et demande le concours e spécialistes rompus à la confection des contrats ui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles de che-aux et voitures, ou d'assurances individuelles, la olice souscrite ne vaut que par les clauses y ins-ites, clauses qui varient à l'infini, suivant les cas.

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, à aris, se chargent de toutes les assurances en gé-éral et tout particulièrement des assurances ortives, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien as-rés de ne pas payer des primes exagérées feront onc bien de s'adresser aux **Assurances spé-ales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donne-nt toute satisfaction.

Sur demandes, les **Assurances spéciales** en-ient verbalement toutes explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner 283-41.

**Automobile.**

arage central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre). Téléph. 307-52.

PETITES ANNONCES

n demande à louer ou acheter 150 ou 200 hect de bois et plaine de préférence, traversés pa urs d'eau dans un rayon de 60 kilom. autou Paris. S'ad.: M. Legru, 11, r. Louis-le-Grand

in de saison. Plusieurs chevaux bons sau teurs et attelés à vendre. H. Leclerc, 75, r ichel-Ange, Paris (16^e), le matin ou écrire.

SOCIÉTÉ Lumière ET SES FILS LYON

LA SEULE PLAQUE
donnant la Photographie directe de tous sujets avec leurs COULEURS est la
Plaque "AUTOCHROME"
EN VENTE PARTOUT

PROCÉDÉ A. & E. LUMIÈRE Breveté dans tous pays

**Nouveau Papier "CELLO"** Noircissement direct, par virage au platine

*Nouvelle Plaque* ÉTIQUETTE "VIOLETTE" **Dépassant en sensibilité toutes les Emulsions antérieures**

**L'Agenda LUMIÈRE 1908,** format de poche (plus de 400 pages) se trouve partout : **UN franc**

LITTÉRATURE FRANCO SUR DEMANDE


La Semaine Comique, par Henriot.

— Qu'est-ce que tu fais là ?
— Je reprends mes exercices physiques à la maison... Saison d'hiver. Tous les matins je lutte avec mon marocain.

— Après le ballon, l'auto et l'aéroplane... quel genre de locomotion pourra-t-on bien inventer ?
— On remettra peut-être à la mode celui-ci.


CONCOURS DU BYRRH

Voici un dessin dont les divers éléments ont été empruntés à des affiches BYRRH publiées ou à publier d'ici la clôture du Concours BYRRH. Pour répondre à la quatrième question du Concours, il faut indiquer à quelles affiches appartiennent les différentes parties de ce dessin et préciser l'emprunt fait à chaque affiche

Le Concours du BYRRH est certainement le plus attrayant de ceux qui sollicitent l'attention des lecteurs de ce journal. Il les intéressera au plus haut point s'ils veulent bien en demander le programme complet et le règlement à M. VERGNE, Secrétaire du Concours, 4, Faubourg Montmartre, Paris.

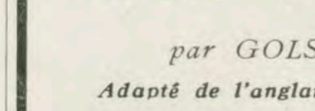
Les DEUX MILLE premiers lauréats recevront en prix une caisse composée de BYRRH et de délicieux vins de dessert les plus justement réputés. En outre, tous les concurrents recevront, en souvenir, une splendide collection de cartes postales illustrées en couleurs, absolument inédites et réservées au Concours, et qu'on ne pourra se procurer nulle autre part.

Ruckphot, Paris

PRENEZ GARDE, Madame

*Vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de* THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN. — Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

PARFUM VIVITZ L·T·PIVER PARIS
Essence. Savon. Poudre de Riz
Lotion, Sachets
ETC.




NOUVEAU BANDAGE Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.

Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. **MEYRIGNAC**, fabricant, **229**, Rue Saint-Honoré, Paris.

Photographie d'Art *FEMINA* Hôtel de *FEMINA* BON de reduction de 5% sur les tarifs
Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise
*Les abonnés ont droit à 10 0/0*
(Sur Présentation de leur quittance d'abonnement.)

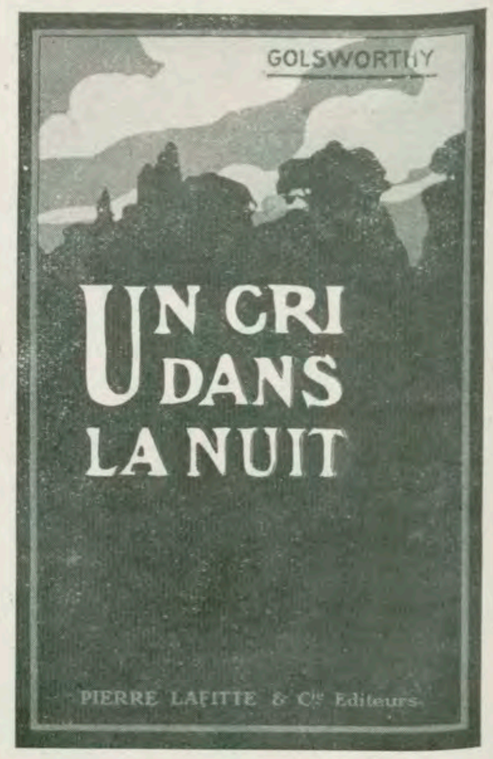
PIERRE LAFITTE & C^ie
90, avenue des Champs-Élysées. Paris

*Vient de Paraître :*

UN CRI DANS LA NUIT

*par* GOLSWORTHY

*Adapté de l'anglais par H. HUART*




*Un Cri dans la Nuit, d'Arnold Golsworthy, adaptation française d'Henri Huart, nous fait évoluer en plein mystère dramatique.*

*Richard Alliston est assassiné dans une hutte en rase campagne. Grâce à quelques indices et à son exceptionnelle ténacité, John Hammerton, un ami de la victime, parvient à retrouver l'assassin qui lui échappe cependant par le suicide. Une touchante idylle apporte une note de joie et d'imprévu dans cette histoire angoissante et captivante.*

Envoi franco contre **3** fr. **50**, adressés au Service de Librairie des Publications Pierre Lafitte et C^ie, 90, avenue des Champs-Élysées.

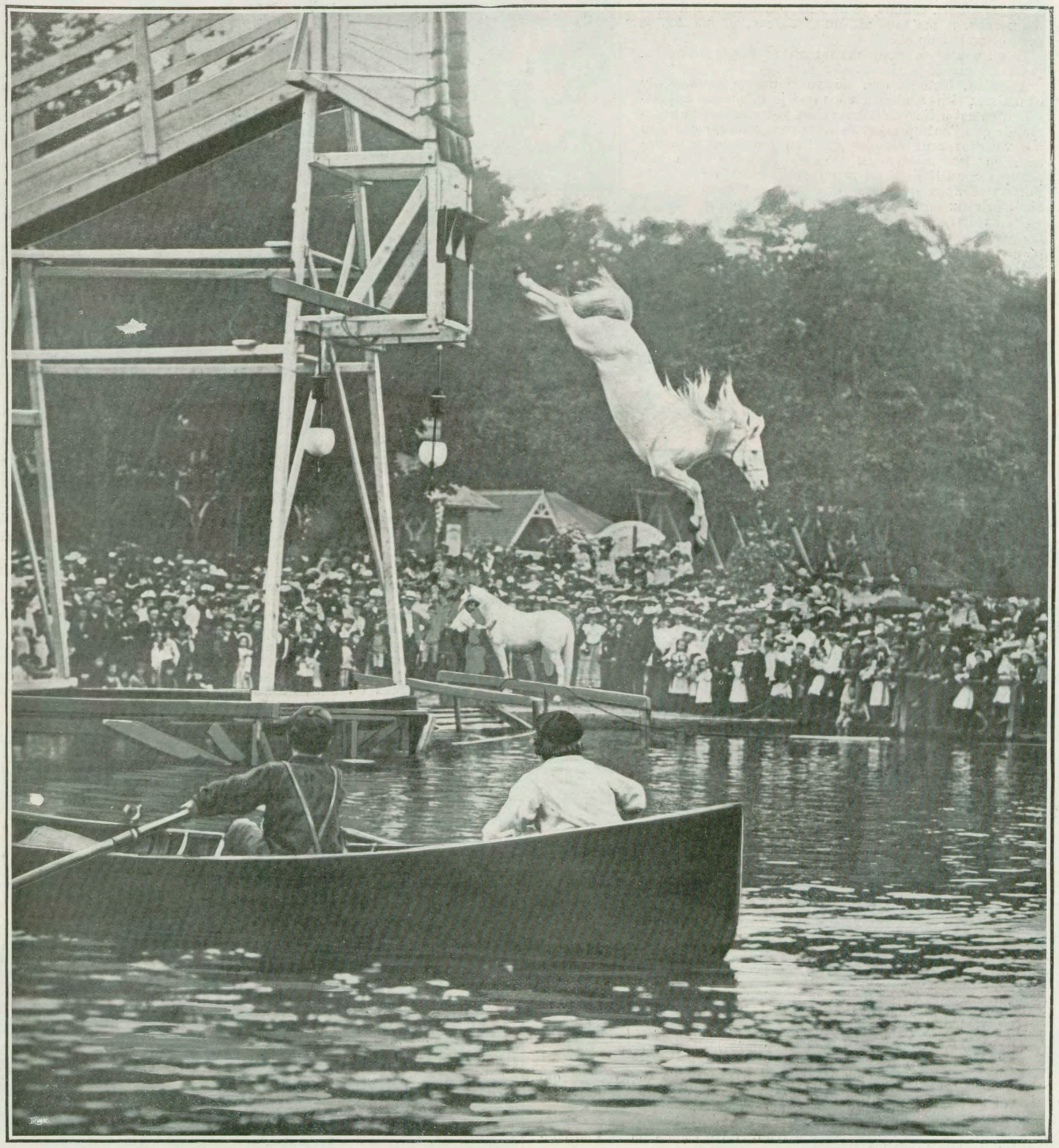
Les Éditions P. LAFITTE & C^ie peuvent être lues par tout le monde.

# La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

31 Octobre 1908 — N° 528
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITE :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.



## LES CHEVAUX PLONGEURS

*Les Américains, à l'affût d'attractions sensationnelles, viennent de découvrir un numéro aussi curieux qu'inédit. C'est à Coney-Island que, pour la première fois, le public fut convié à venir admirer les prouesses des chevaux plongeurs. Des dresseurs ont eu la patience d'amener leurs bêtes à se précipiter dans l'eau d'une hauteur de dix mètres. Ce qu'il y a de plus extraordinaire, dans cet exercice, c'est qu'un cheval se noie dès qu'il se sent de l'eau dans les oreilles. Les impresarii ont été obligés de vaincre cette répugnance native.*

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on october 31st 1908 Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3rd 1905, by Pierre Lafitte et Cie.

# ACHETONS UNE VOITURE!

*Par H. PETIT*

**Pour devenir chauffeur, il faut avoir une voiture ✍ Comment la choisir, comment l'acheter ✍ Plaçons bien notre confiance ✍ Notre collaborateur commence une série d'articles sur l'initiation automobile ✍**

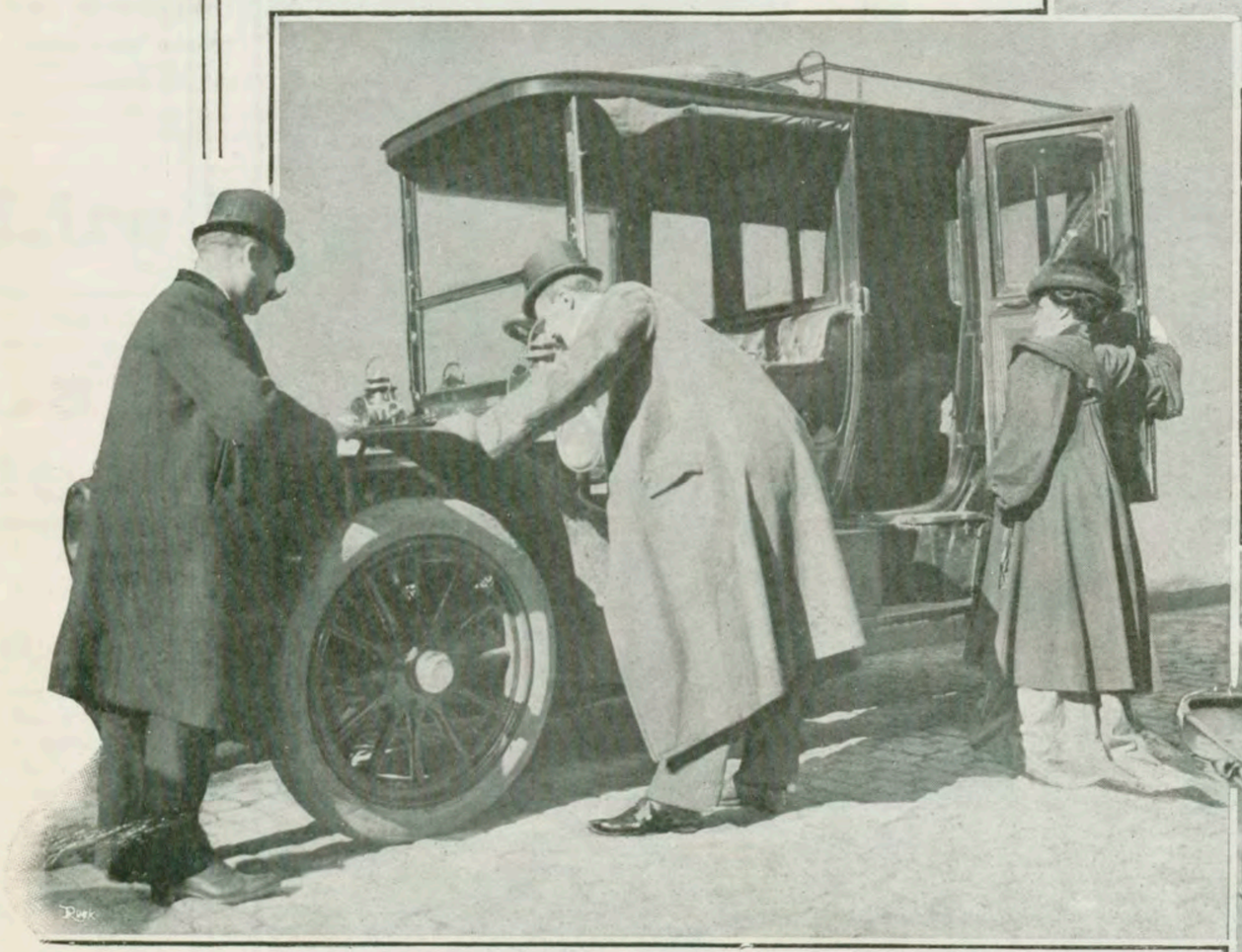
Combien de fois a-t-on, comme nous, entendu prononcer ces paroles :

— J'achèterais bien une voiture automobile, mais, comme je ne suis pas mécanicien pour deux sous, il me faudrait un chauffeur, et ma foi, ça me coûterait trop cher !

Et on pousse un soupir en songeant au plaisir défendu... puis on tâche de penser à autre chose.

Eh bien, lecteurs qui, de votre propre aveu, « n'y connaissez rien », c'est à vous que je m'adresse aujourd'hui, en cet article de début; c'est votre initiation automobile que j'entreprends. Je veux vous montrer combien nos voitures sont simples et d'un maniement facile; combien les mystérieux organes entrevus d'un œil presque craintif sous un capot entr'ouvert, ne sont mystérieux que parce que vous le voulez bien. Je veux faire de vous des chauffeurs dans toute la force du terme, non pas de ces chauffeurs maladroits et timides qui, à la première panne, mettent au chemin de fer leur voiture qui ne demande qu'à marcher, ou vont quérir un professionnel pour nettoyer une bougie ; non, mais des chauffeurs suffisamment renseignés, pour qui la panne sera un jeu, un simple incident parmi les charmes de la route, des chauffeurs qui rentreront toujours chez eux derrière leur volant.

Ne croyez pas, pour cela, que je vais vous raser avec des formules rébarbatives : point n'est besoin de mathématiques pour conduire un moteur: du bon sens et de la réflexion : avec cela, on va partout.



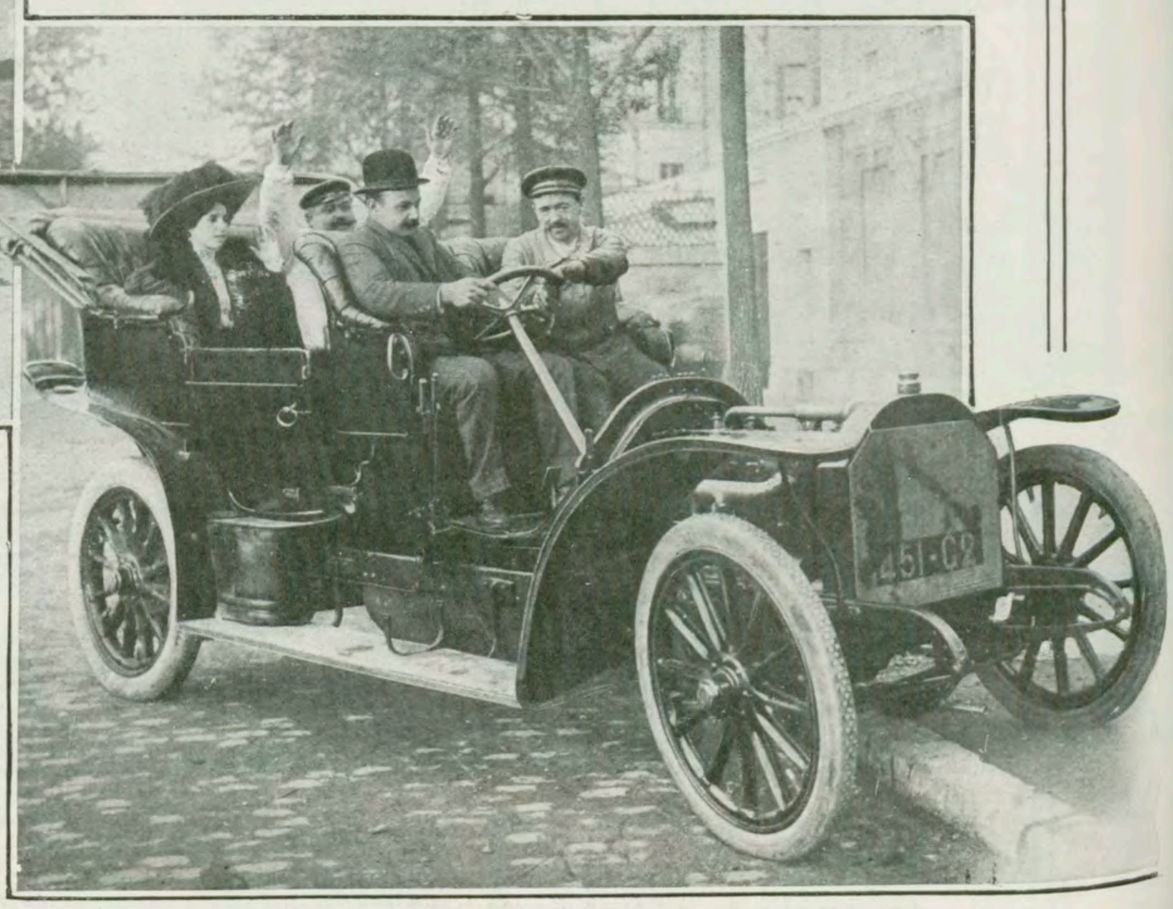
**Prendrai-je une limousine ou un tricar?**

*Devant le nombre considérable des marques et des modèles, l'acheteur reste perplexe. La question de prix ne suffit pas à le décider.*

J'ai eu l'occasion, à propos de la « Voiturette pratique », d'établir le budget annuel d'un propriétaire de voiturette; je n'y reviendrai donc pas, et me contenterai de renvoyer mes lecteurs au nº 507 de notre revue.

Rappelez-vous bien que la dépense que vous occasionnera votre voiture sera au moins proportionnelle à la puissance de son moteur.

Tout se tient : une belle et confortable limousine exige de belles toilettes, va d'elle-même à l'hôtel le plus cher, incite les amis à s'asseoir sur ses moelleux coussins, et les invités, en auto plus que partout, coûtent horriblement cher.




**Chacun examine ce qui l'intéresse le plus.**

*Pendant que Monsieur se fait expliquer les mystères du carburateur, Madame constate avec joie que la garniture intérieure ira à merveille avec sa dernière toilette.*

**Le choix du véhicule** Pour commencer, choisissons ensemble le véhicule qui vous convient. Je vais être obligé d'être tant soi peu indiscret, et de jeter un coup d'œil dans votre budget.

Si vous êtes très, très riche et pouvez vous offrir le coûteux plaisir de la vitesse, la grosse voiture vous attend. A vous alors, la 24×80 chevaux qui dévore l'espace.

Si, plus modeste, vous vous contentez d'une honnête moyenne de 35 ou 40 kilomètres à l'heure, et si vous voulez parcourir de longs trajets journaliers, choisissez la voiture légère, pourvue d'un moteur entre 10 et 20 chevaux.

Enfin, si vos goûts sont simples, vos ressources plus modestes, contentez-vous de la voiturette, la reine du jour et de la mode, votre portemonnaie s'en trouvera bien, et vous goûterez autant les charmes de la route que celui qui dévore les kilomètres à la vitesse d'un express.

**L'apprentissage.**

*Une 24-chevaux ne se conduit pas aussi facilement qu'une voiture à âne. Le chauffeur novice fait souvent connaissance avec la bordure du trottoir.*

**Panne d'autrefois.**

*La panne jadis était l'effroi des néophytes. Elle justifiait leurs terreurs. S'étendre sur le dos pour plonger à la recherche d'un écrou récalcitrant n'avait rien de bien agréable.*

J'ai comme une idée que c'est la voiturette qui fixera votre dévolu. Soit! va pour la voiturette. Mais quelle voiturette ?

**La carrosserie** Découverte, forcément, si nous prenons une voiturette. Combien de places ? Etes-vous célibataire ? N'hésitez pas, prenez deux baquets. On ne fait pas le « un baquet » et, d'ailleurs, le tourisme solitaire manque de charme.

La voiture à deux places est parfaite aussi pour le couple qui goûte sur la route les douceurs de la lune de miel. Il y a place derrière pour la malle indispensable, et les gêneurs ne viennent pas vous ennuyer. Si le Dieu de M. Piot vous a doté de progéniture, quatre places sont nécessaires : votre fabricant vous montrera des doubles phaétons qui satisfont les plus exigeants.

**La puissance** S'il ne faut pas exagérer la puissance des moteurs, il ne faut pas non plus tomber dans l'excès contraire, et se contenter d'un moteur minuscule : la voiture à âne est alors préférable. D'ailleurs, prenez tout bonnement un type courant qu'on fabrique actuellement partout, chez nos meilleurs constructeurs : ils restent en général dans les environs de huit chevaux, guère de plus, guère de moins : il est à croire qu'ils n'ont pas fixé leur choix au hasard.

**La voiture d'occasion** Je vous entends : une voiture neuve coûte bien cher, tandis qu'une de ces excellentes occasions qu'on trouve si facilement (?)... Certainement, mais méfiez-vous : vous êtes un novice, *par hypothèse*, dirait un géomètre, adressez-vous alors à quelque ami désintéressé et compétent.

Ces deux qualificatifs ne sont pas mis là au hasard. J'insiste sur les qualités qu'ils indiquent.

Le désintéressement, d'abord. Le commerce de l'automobile, né d'hier, échappe encore aux règles ordinaires des relations amicales ou commerciales.

Votre ami, évidemment, si vous le chargez d'acheter un couteau de 3 francs, n'ira pas prélever de commission sur cet achat : il paiera le couteau 2 fr. 95 et vous remettra honnêtement le sou qu'il a en trop.

Peut-être n'en sera-t-il pas de même si vous le chargez d'acheter une voiture : il y a fort à parier qu'il exigera du vendeur une ristourne qui, naturellement, sortira, en fin de compte, de votre poche. Pourquoi ? Mystère. Je constate, avec bien d'autres, et je n'explique pas.

**Et la compétence !...** Pour acheter un cheval, il est entendu qu'il faut être vétérinaire ou maquignon. N'est pas qui veut vétérinaire d'automobile, et de bien malins se sont fait rouler dans ce maquignonnage. Quand votre éducation automobile sera faite, je reviendrai sur le choix de la voiture d'occasion. Pour le moment, je le répète, l'ami compétent est indispensable.

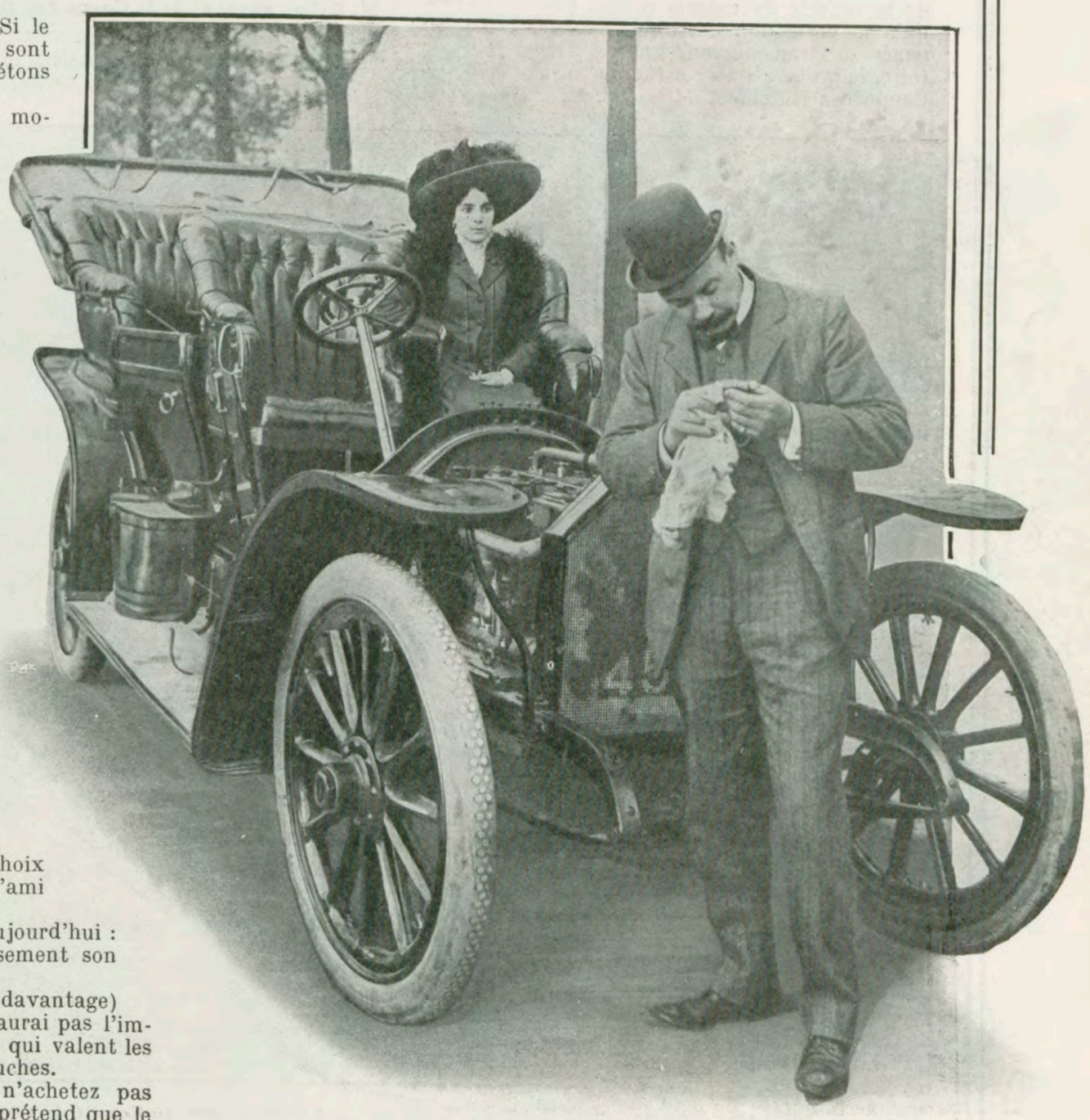
Quant à l'achat d'une voiture neuve, c'est chose aisée aujourd'hui : on peut y aller en confiance, quand on a choisi judicieusement son constructeur.

Il y a, à l'heure actuelle, au moins une dizaine (et même davantage) de marques qui présentent la plus complète sécurité. Je n'aurai pas l'imprudence de les nommer, car j'en oublierais certainement qui valent les premières. Mais les noms que je tais sont dans toutes les bouches.

**Se méfier du bon marché** Enfin, un conseil, comme mot de la fin : n'achetez pas trop bon marché. Un vieux proverbe, qui prétend que le bon marché est toujours trop cher, est de mise en matière d'automobile plus que partout ailleurs. Vous en aurez pour votre argent, pénétrez-vous bien de cette vérité (1). *(A suivre).*

H. Petit.

(1) Je ne peux naturellement indiquer par le menu ce qui convient à chacun. Mais je répondrai très volontiers à toute demande de renseignements qu'on voudra m'adresser.



**Panne d'aujourd'hui.**

*Aujourd'hui, personne ne connaît plus la panne. Une vis à resserrer à l'allumage. Une bougie, qu'on peut nettoyer sans même salir ses gants, voilà les plus graves ennuis qu'on peut avoir à redouter.*

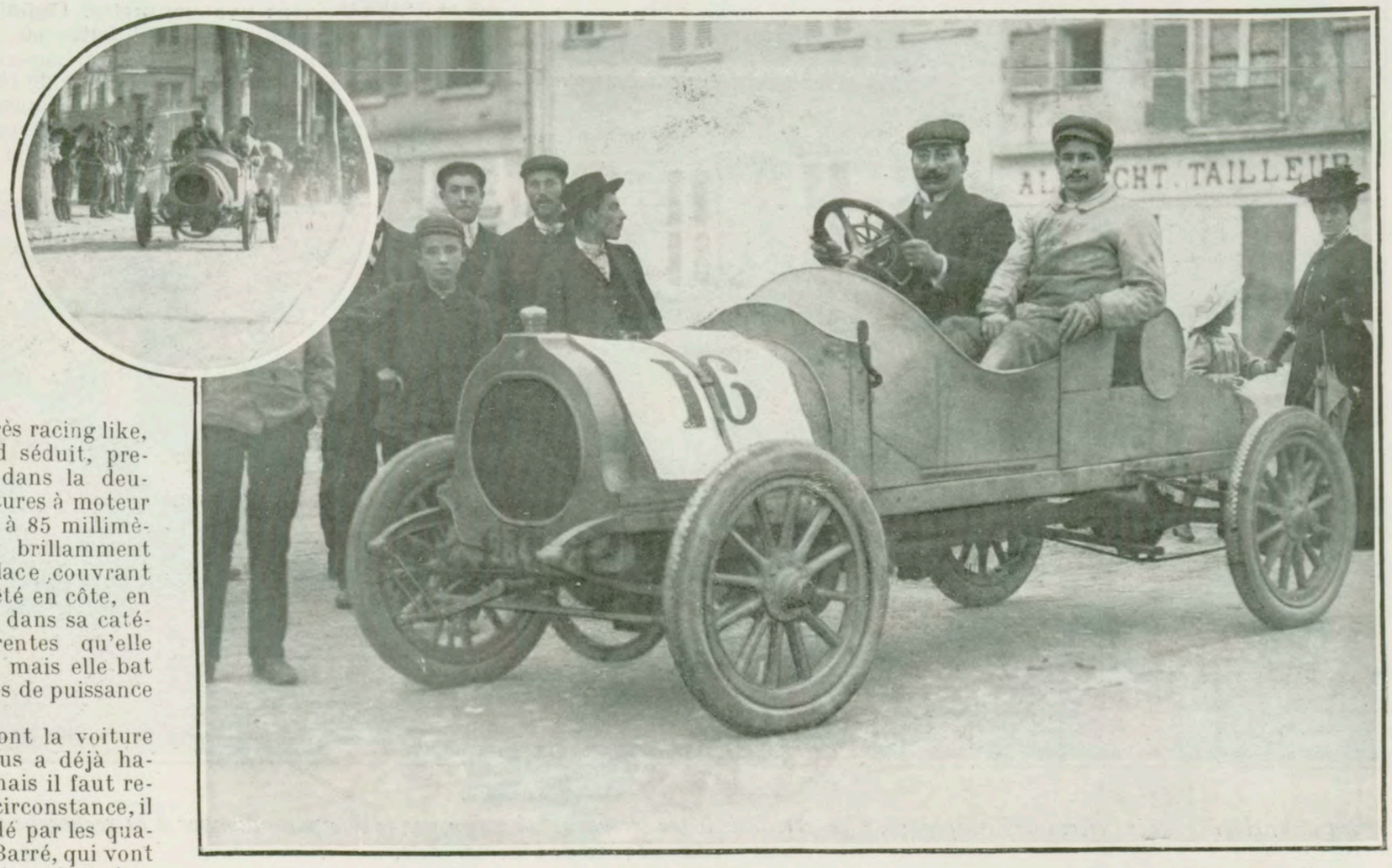
# APRÈS CHATEAU-THIERRY

Nous avons donné dans notre dernier numéro, le compte-rendu de la course de côte de Château-Thierry, organisée par les *Sports*. Il nous faut revenir aujourd'hui sur la performance accomplie dans cette épreuve 12 chevaux, quatre cylindres Barré, de Niort, montée par M. Ballot.

Cette voiture, dont la forme gracieuse et très racing like, nous avait tout d'abord séduit, prenait part à l'épreuve dans la deuxième catégorie des voitures à moteur quatre-cylindres, de 76 à 85 millimètres d'alésage. Elle a brillamment remporté la première place couvrant le kilomètre départ arrêté en côte, en 1 m. 12 s. 1/5. Elle bat, dans sa catégorie, quatre concurrentes qu'elle laisse loin derrière elle, mais elle bat aussi nombre de voitures de puissance bien plus forte.

Le moteur spécial dont la voiture Barré était munie, nous a déjà habitués à des victoires, mais il faut reconnaître que dans la circonstance, il a été singulièrement aidé par les qualités propres du châssis Barré, qui vont de la rigidité du châssis même, jusqu'à la perfection des différents organes de transmission. Par sa victoire, la voiture Barré a remporté la Coupe des Hôteliers.

F. M.




**M. Ballot, gagnant de la Coupe des Hôteliers, à Château-Thierry, sur sa voiture Barré.**

*A la course de côte de Château-Thierry, dans la catégorie de 76 à 85 millimètres d'alésage, la petite voiture Barré montée par Ballot, le constructeur du moteur, se classa première en 1 m. 12 s. 1/5, battant de loin tous ses concurrents. En haut, la Barré dans la côte.*

# LE CIRCUIT D'ANJOU

La délégation officielle du Comité central de l'Anjou, a été reçue, la semaine dernière, par la Commission Sportive de l'Automobile Club de France. Elle comprenait : MM. Dupeyrat, préfet de Maine-et-Loire; Montprofit, maire d'Angers, président du Comité central de propagande; Mitonneau et le Dr Labesse, adjoints au maire d'Angers; René Gauvin et Ferdinand Bougère, députés d'Angers; Gioux, député de Beaugé; Laurent Bougère, député de Segré; Louis Cointreau, secrétaire général du Comité central; Richau, trésorier du Comité central; Bessoneau, président de la Commission sportive du Comité central; Gasnier, de Farcy, membres du Comité central; H. Coutant, rédacteur en chef de l'*Angevin de Paris*.

Ils ont été reçus par MM. René de Knyff, président de la Commission Sportive; H. Brasier, Quinones de Leon; Louis Renault, comte de la Valette et Lehideux-Vernimmen.

La demande officielle pour le Grand Prix de l'A. C. F. a ét édéposée, en même temps qu'une promesse de subvention de 100.000 francs.

Dès à présent, nous avons toutes les chances d'aller en Anjou en juillet prochain.

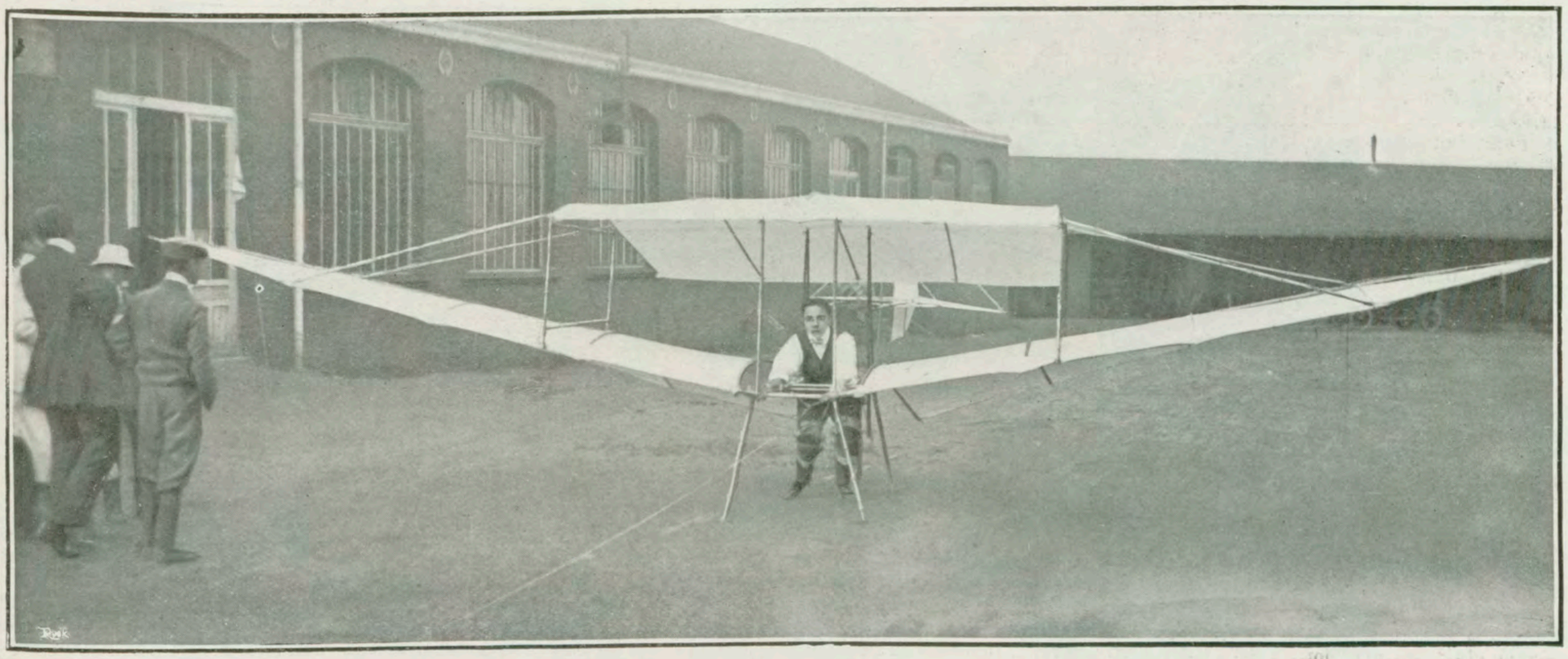
F.-A. W.

**La délégation du Comité de l'Anjou à la Commission sportive.**

*De gauche à droite, MM. Fernand Bougère, Gauvin, Laurent Bougère, députés de Maine-et-Loire, Mitonneau, adjoint au maire d'Angers, Dupeyrat, préfet de Maine-et-Loire, l'aviateur René Gasnier, Louis Cointreau, René de Knyff, Quinones de Leon, de Farcy, Dr Monprofit, maire d'Angers, Henry Coutant, directeur de* l'Angevin de Paris, *Brasier, Dr Labesse, adjoint au maire d'Angers, comte de la Valette, Bessonneau.*

# UNE ÉCOLE DE VOL

**Dans une cour d'usine des environs de Lille, toute une phalange de jeunes hommes impatients de suivre les traces de Wrigth et Farman, apprend à voler**

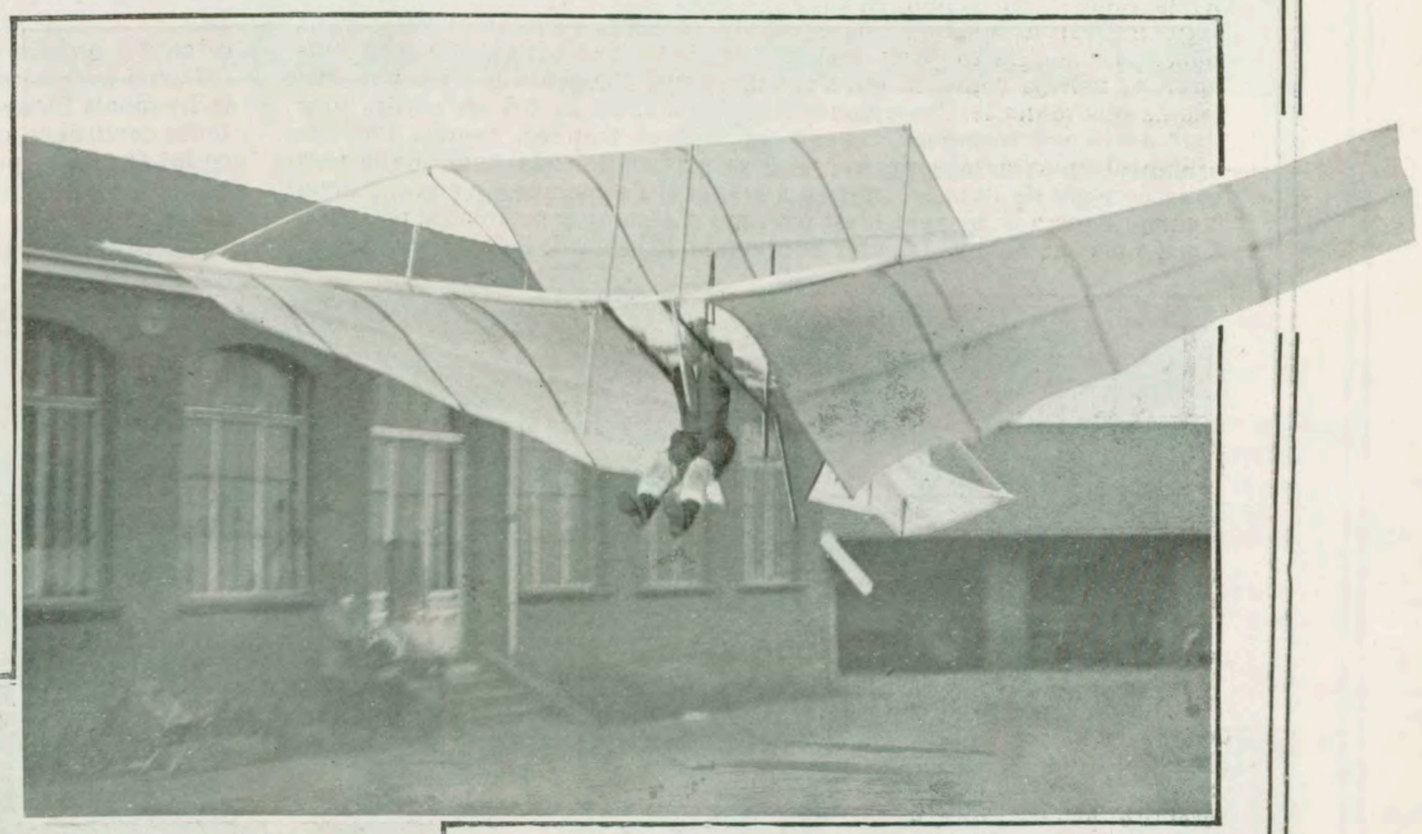


**L'appareil avant le départ.**

*Ce planeur, demi-cellulaire, ne pèse que 25 kilos. Il présente une surface de 21 mètres carrés. Il comporte deux ailes, un plan sustentateur et une queue stabilisatrice. Sa carcasse est entièrement construite en bambou.*

L'AVIATION marche à grands pas. Dans tous les coins du monde, des cerveaux travaillent, et, en quelques mois, cette science, qui sommeille depuis des siècles, aura pris un essor inespéré. Il faut applaudir à toutes les initiatives, et, aux premiers rangs, je trouve celle d'un groupe de jeunes gens de Lille, qui ont eu l'idée de créer une école de vol. Dans la vaste cour d'une usine, depuis quelques mois, ces jeunes hommes s'apprennent à voler, comme, il ya vingt ans, ils ont appris à marcher, comme, il y a dix ans, ils ont appris à monter à bicyclette. Ils acquièrent les réflexes qui leur seront d'une inappréciable utilité quand ils enfourcheront, plus tard, l'oiseau blanc des Wright et des Farman.

En deux mots, voici comment ils procèdent : ils s'élèvent au moyen d'un planeur mis en action par une corde, tirée par un treuil mécanique. Ce planeur, mis à la disposition du Nord-Aviation par son président, M. Scrive, est semi-cellulaire et pese 23 kilos. Il présente une surface de 21 mètres carrés; il est porté par son pilote, au moyen de bretelles. Au moment du planement, le pilote est, à son tour, porté sur deux montants de bambou qui le prennent sous les bras. D'autre part, le treuil mécanique, avec embrayage et débrayage facultatifs, est animé d'une vitesse circonférencielle de 8 à 9 mètres à la seconde.



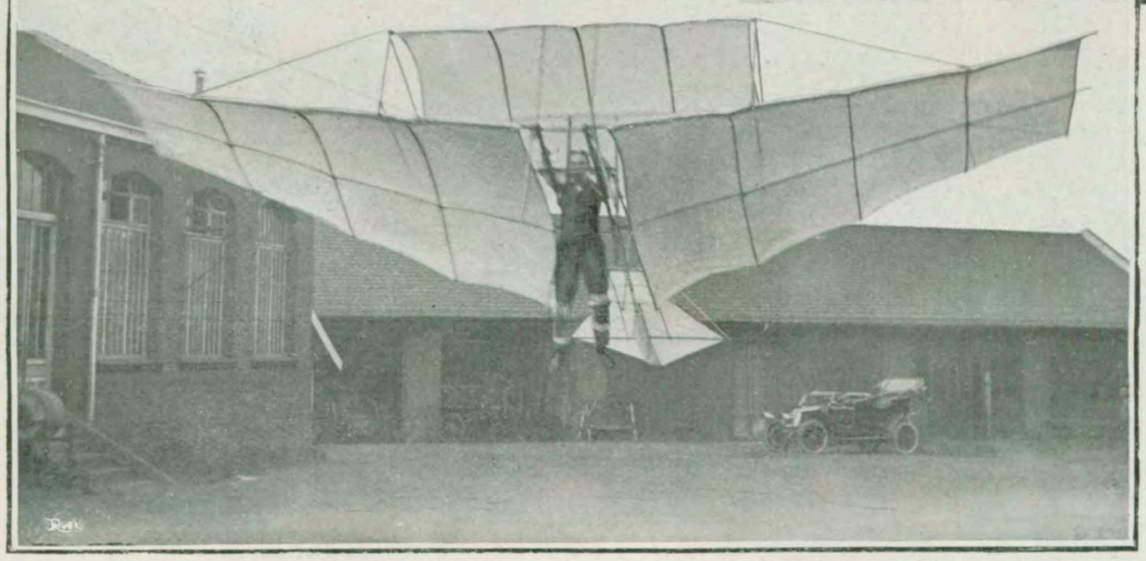
**L'envol.**

*L'appareil est porté par son pilote, au moyen de bretelles le cuir. Il est mis en marche par une corde enroulée sur un treuil.*

Le pilote, debout, porte son planeur, relié au treuil par une corde longue d'une centaine de mètres. Il commande : « Partez ». Le treuil tourne, la corde tire, et, en quatre pas, voici l'appareil à l'essor. Je dis bien en quatre pas ! Le vol se prolonge de toute la longueur de la corde. Le pilote porte les jambes en arrière pour monter, en avant pour descendre, à droite ou à gauche pour dériver. Pour atterrir le pilote crie « Halte », et, tandis que le treuil s'arrête, il pose les pieds sur le sol en cabrant un peu l'appareil pour faire frein.

Le plus difficile est d'apprendre à ne pas s'élever à plus d'un ou deux mètres, et d'atterrir doucement. Mais en quelques séances, le « nouveau » est éduqué.

ALFRED DE MONTIGNY.



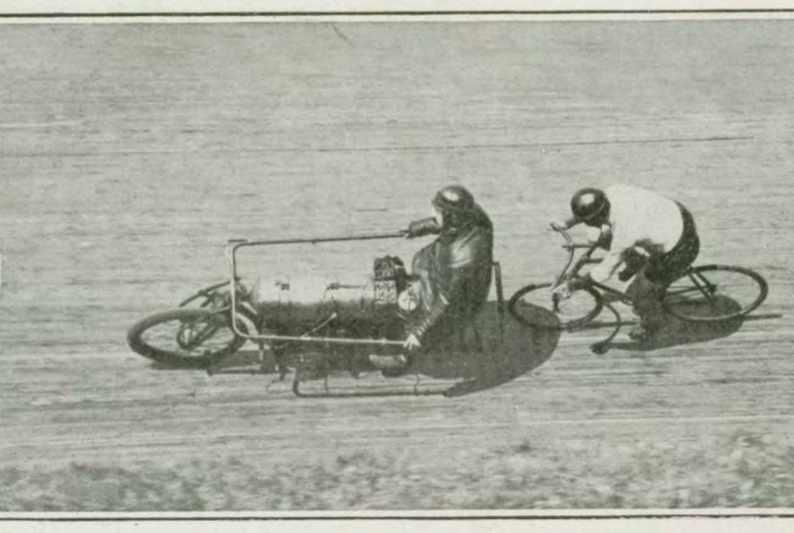
**La descente.**

*Après avoir couru pendant quelques mètres, le pilote porte les jambes en arrière et est immédiatement enlevé. Pour descendre, il suffit de porter les jambes en avant.*

# LE BILAN DE L'ANNÉE CYCLISTE

**La saison d'été vient de prendre fin ✍ Que nous a-t-elle apporté de nouveau ? ✍ Rien du côté des sprinters, mais beaucoup du côté des stayers, des coureurs de demi-fond et des routiers ✍ ✍ ✍ ✍**

**Ellegaard.**
*Champion du monde 1908, pour la cinquième fois.*



**Parent.**
*Champion de France de 1908 derrière moto. Un coup de tête le fit disqualifier pour six mois.*

**Darragon.**
*Le meilleur stayer de l'année, derrière motocyclette.*

L'ANNÉE cycliste vient de finir, ou tout au moins la saison des pistes en plein air. Maintenant, le Vélodrome d'Hiver a repris ses droits. Et c'est vers la Galerie des Machines, qu'on doit toujours démolir et qui reste toujours solide sur ses assises, que les sportsmen vont émigrer. A vrai dire, bien souvent, pendant la période dite du beau temps, ils durent se rendre au Champ de Mars, la pluie empêchant les vélodromes d'ouvrir leurs portes.

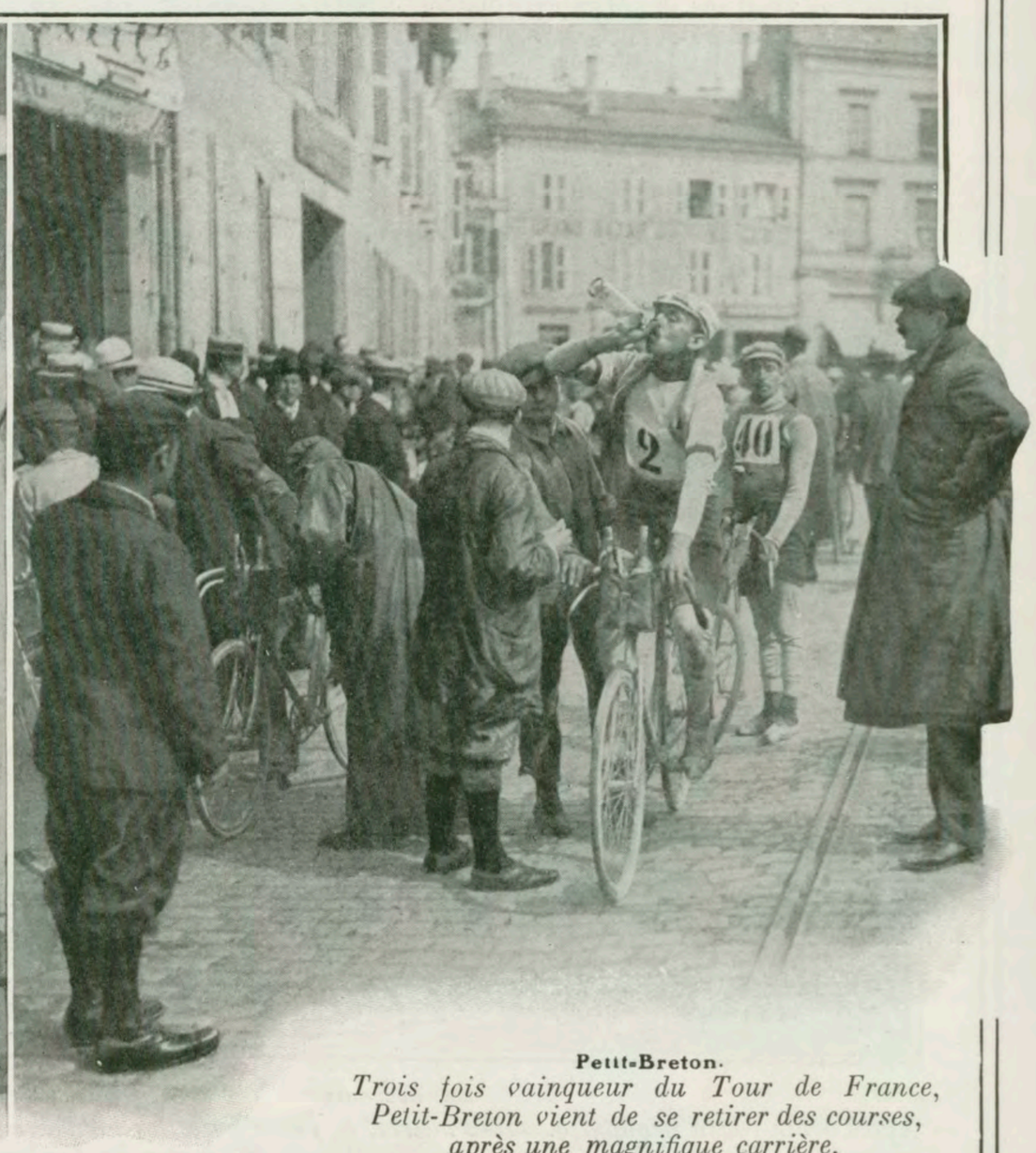
Nous pouvons donc établir dès maintenant le bilan de la saison 1907. Que nous apprend-il ? Peu de chose. Il est à remarquer que, depuis longtemps, nous sommes obligés, chaque année, de faire la même constatation désolante. Si nous jetons un regard du côté des sprinters, nous devons convenir que c'est toujours bonnet blanc et blanc bonnet. Ce sont toujours les mêmes coureurs qui s'entrebattent. Ellegaard a triomphé une fois de plus dans le Championnat du Monde. Et ce fut un plaisir pour tous de le voir remporter encore ce brillant trophée. Depuis 1901, le brillant Danois a toujours réussi à se classer dans la finale de la plus belle épreuve de l'année, sauf en 1907, et il l'a gagnée cinq fois. Aucun homme, dans aucun sport, n'est parvenu à accomplir semblable prouesse, Mais, s'il convient de féliciter hautement Ellegaard, il faut, par contre, nous lamenter en constatant que le sport cycliste ne fournit plus d'hommes nouveaux susceptibles de mettre les vieux en échec.

Et nos sprinters. qu'ont-ils fait, cette année ? Friol a continué à être le plus rapide au démarrage, et chaque fois qu'il a pu le placer il a mis de superbes victoires à son actif. Un seul homme a réussi à le battre sans appel, en match, c'est Major Taylor. Le nègre volant nous a montré qu'il n'usurpait pas ce qualificatif et que malgré sa longue carrière, à l'instar d'Ellegaard, il ne craignait pas les jeunes. Poulain a fait de belles courses, mais il est trop inégal ; je crois cependant qu'il est bien le meilleur sprinter français actuel. Dupré nous a donné des espérances, souhaitons qu'elles ne soient pas vaines et que ce sympathique athlète tienne ce qu'il a promis.

Parmi les inconnus, un homme s'est révélé, du jour au lendemain, c'est le Lyonnais Pouchois, qui a enlevé le Grand Prix de Paris, mais dans de telles conditions que ce succès d'un jour est resté sans lendemain. Car ce fut le fait le plus sensationnel de la saison, que cette grève des coureurs, lors du meeting municipal. Les sportsmen auraient préféré autre chose.

Du côté des stayers, nous avons assisté aux premiers pas triomphants

**Léon Georget.**
*Vainqueur du Bol d'Or, qu'il gagna pour la troisième fois, couvrant 973 kilom. 666. Nous le reverrons encore la saison prochaine.*



**Petit-Breton.**
*Trois fois vainqueur du Tour de France, Petit-Breton vient de se retirer des courses, après une magnifique carrière.*

**Brocco.**

*Recordman du monde des 50 kilomètres derrière tandems, en 1 h. 12 s.*

**Wills.**

*Recordman du monde de l'heure derrière moto, avec 99 kilom. 057.*

**Berthet.**

*Recordman du monde des 50 kilomètres sans entraîneurs, en 1 h. 15 m. 13 s. 4/5.*

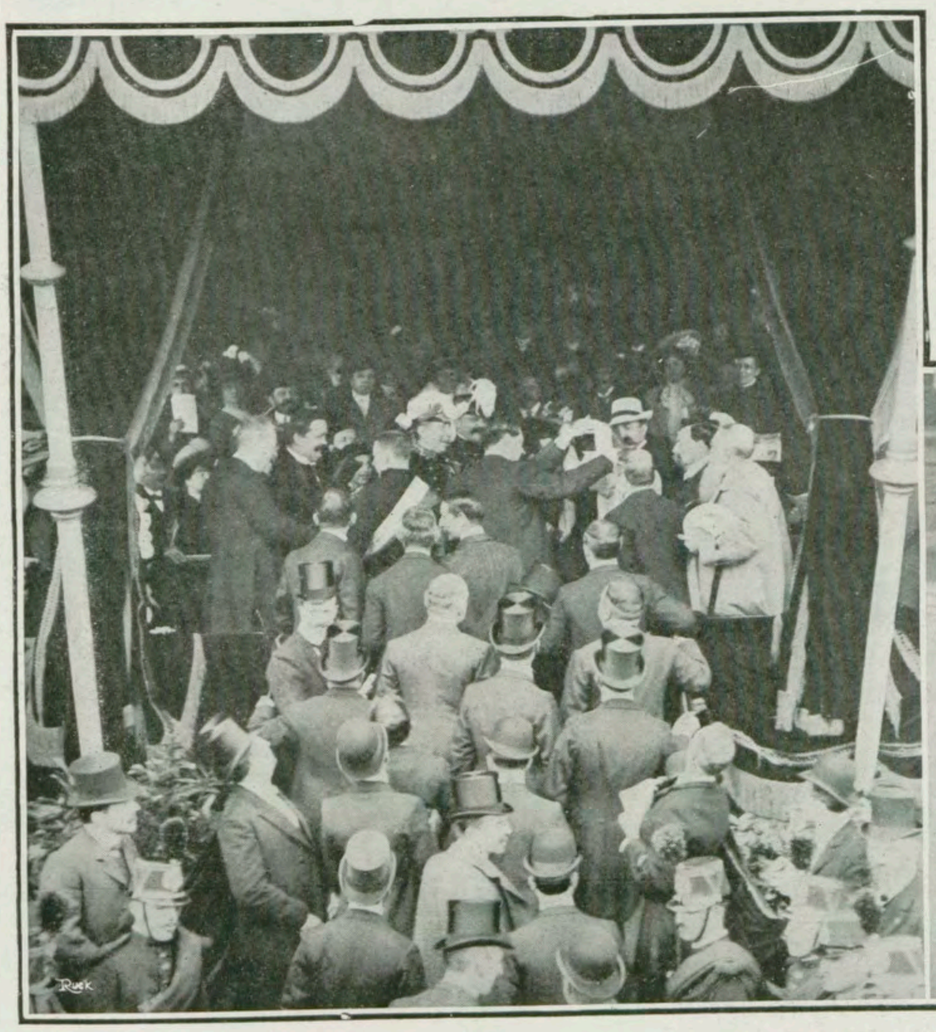
du coureur Parent; il faisait preuve d'une belle valeur et nous comptions déjà posséder un champion de plus, lorsqu'un malencontreux coup de tête le fit disqualifier, lui faisant perdre en un jour le résultat d'une persévérance qui méritait mieux. Darragon, malgré son changement d'entraîneur (il quitta André pour prendre Naso), prouva qu'il était toujours le meilleur et que ce n'est point le pacmaker qui fait le coureur, mais le stayer qui fait l'entraîneur.

En ce qui concerne la route, tout le succès de la saison revient à Petit-Breton qui, par ses victoires, éclipsa tous les autres hommes.

En ce qui concerne les records, quelques belles performances ont été accomplies. Nous devons rappeler les prouesses extraordinaires de Wills qui, entraîné par Bertin, couvrit 99 kilom. 057 m. dans l'heure... et ne fit rien en course; de Brocco, recordman des 50 kilomètres derrière tandems, en 1 h. 0 m. 12 s., et de Berthet, recordman des 50 kilomètres sans entraîneur, en 1 h. 15 m. 13 s. 4/5.

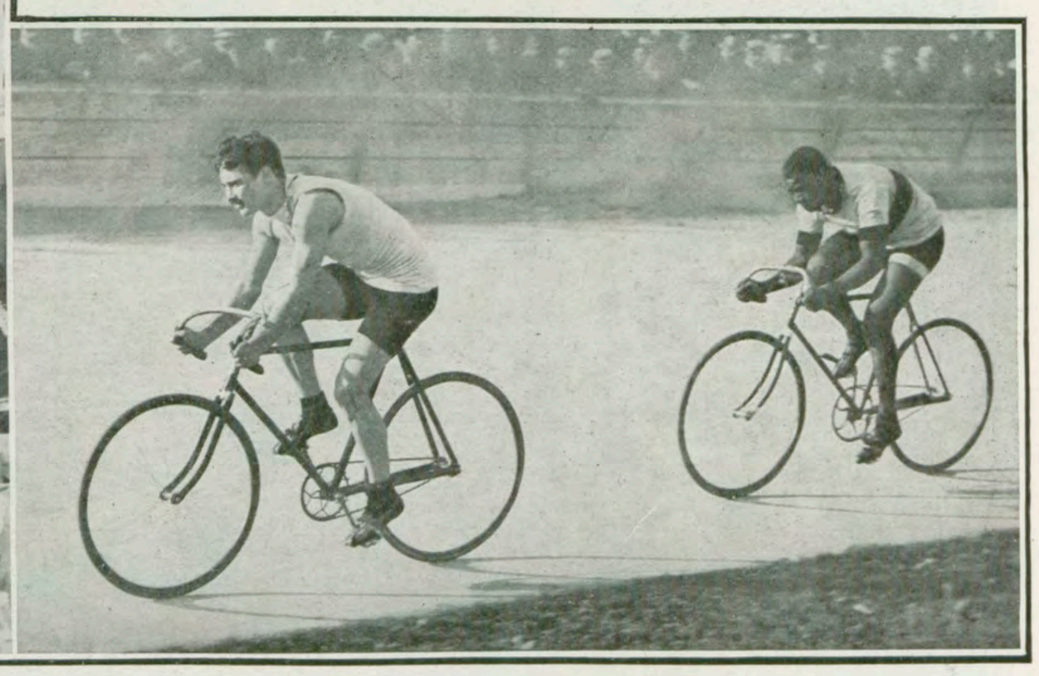
D'après cette courte revue, on est bien forcé de convenir que l'année cycliste, sans avoir été très brillante, n'a fait ni mieux ni moins bien que les précédentes. Espérons que 1909 nous apportera du nouveau.

JACQUES MORTANE.



**Triomphateur d'un jour!**

*Pouchois, noble inconnu, vainqueur du Grand Prix de Paris, ne put confirmer cette performance.*



**Friol et Major Taylor.**

*Friol, le coureur le plus vite, quand il peut placer son démarrage, et Major Taylor, dont la saison fut très brillante.*

# LA REUNION DU PRIX ROOSEVELT

*Par* LOUIS DE FLEURAC

**La journée classique du Prix Roosevelt a été gâtée par un temps froid et brumeux. La victoire est revenue à Keyser, pour la deuxième fois, devant de Fleurac, qui l'a déjà remportée quatre fois.**

On aurait pu l'appeler la réunion du Lejeune ou la réunion du Ravaut, car l'intérêt fut tout aussi grand dans ces épreuves que dans la course réservée aux Messieurs qui préfèrent s'exhiber durant 4.827 mètres.

Dire que la réunion eut le public des grands jours et un enthousiasme du mois de juillet serait donner à la vérité vraie un de ces crocs-en-jambe dont on ne se relève pas.

Il y avait peu de monde le long des barrières, et c'est avec peine que tous ces spectateurs arrivèrent à extraire de leurs gosiers quelques maigres acclamations lors des arrivées. Mais il faisait si froid, si gris et si humide, qu'il était vraiment difficile de s'échauffer, même moralement.

Et pourtant le sport fut plus que bon et valut mieux que ce petit feu de veuve. Il n'y eut pas de records battus, mais pouvaient-ils l'être, avec l'humidité frode qui, si elle gelait les jambes des spectateurs, était loin de rendre souples celles des coureurs.

Failliot fut le grand homme de la journée, et Keyser ne m'en voudra pas de ne le mettre qu'en seconde ligne, Failliot ayant gagné deux fois, en homme sûr de lui et tout à fait hors classe.

Jusqu'ici, il s'était prodigué sur toutes les distances inférieures à 500 mètres et n'avait pas trouvé, arrivé en pleine forme, quelqu'un pouvant le battre. Aussi sa victoire dans le Prix Ravaut ne faisait-elle aucun doute. Il gagna comme il voulut et de ce qu'il voulut, sans se fatiguer, à quoi cela lui eût-il servi? Le pauvre Poulenard qui le suivait à l'arrivée poussa courageusement, mais que pouvait-il faire en face d'un mécanisme comme celui de Failliot.

Après un entr'acte qui permit aux rares, mais courageux spectateurs dont j'ai parlé plus haut de se réconforter et de repuiser dans des grogs la force d'attendre les deux autres grosses épreuves, on sonna pour le Roosevelt. Ai-je dit que durant cet entr'acte on avait couru un 2.000 mètres et un 100 mètres handicaps?

Après un départ laborieux, Daubin prit la tête, suivi de Keyser, flanqué de Dumonteil. Le train n'avait, à ce moment, rien de comparable à celui de Pigalle-Halle aux Vins dans la rue des Martyrs, et, pendant trois tours, les coureurs se traînèrent le long de la piste, échangeant des paroles aimables avec les spectateurs et des propos amers entre eux. Cela n'avançait vraiment pas assez, aussi le plus vieux de la bande dut-il prendre la tête pour accélérer un peu l'allure.

L'histoire du reste de la course est simple. Il n'y avait plus que deux hommes en course, l'un poussant comme un sourd, puisqu'il est admis que seuls les sourds savent pousser. L'autre se cramponnait pour flanquer à son adversaire le démarrage qui vous laisse là dans la dernière ligne droite.

Et Keyser gagna, mais ce ne fut pas sans lutte, car si au démarrage il prit sept mètres, ce ne fut que de cinq qu'il triompha, après une ligne droite tumultueuse où nous luttâmes comme pour « notre chère vie », pour parler comme à Londres.

Puis ce fut le Lejeune, où Faillot, qui, décidément, a les dents aussi longues que les jambes, voulut nous montrer qu'il était aussi imbattable sur 800 mètres qu'en vitesse pure. Quarante bons mètres le séparaient de Poulenard quand il rompit la laine, après 2 m. 4/5 de course.

L. DE FLEURAC.

**Jacques Keyser.**

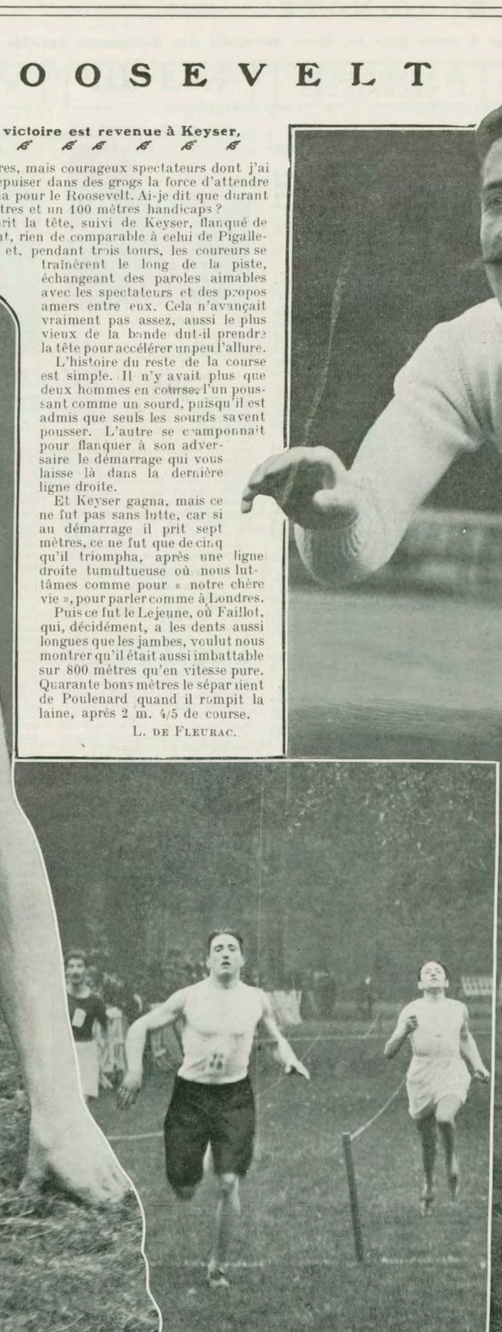
*J. Keyser a remporté le 18e Roosevelt. C'est la seconde fois qu'il le gagne. Il a terminé en 15 m. 12 s.*

**Le Prix Lejeune (800 mètres).**

*P. Failliot remporte le Prix Lejeune en 2 m. 0 s. 1/5. Poulenard, second.*

**P. Failliot.**

*P. Failliot, actuellement le meilleur coureur de vitesse que nous ayons en France, a réussi la splendide performance de remporter, dimanche dernier, le Prix Lejeune et le Prix Ravaut.*



**Le Prix Ravaut (200 mètres).**

*P. Failliot fait une promenade de santé, gagnant de ce qu'il veut sur Poulenard, en 24 s. 1/5.*

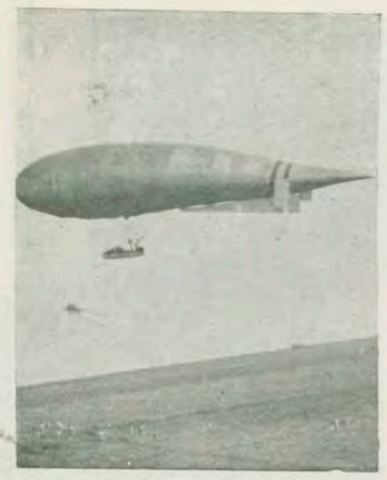
**De Fleurac.**

*De Fleurac qui a gagné déjà quatre fois le Roosevelt, a terminé second, à 4 mètres de Keyser.*

# BLOC-NOTES

**Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.**

## AUTOMOBILE



*Le premier ballon dirigeable italien évoluant avec le plus parfait succès sur le lac Bracciano.*

### LE MYSTÈRE DE WRIGHT

Notre collaborateur René Tampier vient de faire paraître, dans la *Dépêche de Toulouse*, un très intéressant article sur l'aéroplane Wright. Il a étudié de près la façon de manœuvrer de l'aviateur américain et il nous la dévoile, à l'aide de dessins schématiques fort bien compris Tous les détails du fonctionnement de l'appareil un peu mystérieux ont été saisis par lui.

Certes, les superbes photographies qu'a publiées la *Vie au Grand Air* donnent une idée très exacte de l'ensemble de l'appareil. Elles permettent de se rendre compte de l'effet que produit, sur ceux qui ont eu l'heur de le voir évoluer, le gigantesque oiseau blanc. Mais l'œil se perd au milieu de ces systèmes de leviers, de commandes, de renvois, de fils, que la photographie ne sépare pas suffisamment les uns des autres.

La place nous manque pour donner ici un résumé de cet article : Nous y renvoyons donc nos lecteurs. En voici néanmoins quelques conclusions :

« Lorsque l'appareil et les leviers sont, par un remous d'air, inclinés à gauche, le pilote doit, pour redresser son aéroplane, déplacer son levier commandant la torsion des ailes vers la droite et pousser ce levier à gauche lorsque l'appareil s'incline en sens contraire. Wright tend ainsi, toujours pour maintenir l'appareil stable latéralement, à maintenir son levier vertical par rapport à une perpendiculaire à la direction du vent : ceci s'applique aussi à l'inclinaison, par rapport à la direction du vent, du levier commandant le gouvernail de profondeur.

« Donc, lorsque l'appareil, sous l'action du remous d'air, prend une inclinaison en un certain sens, Wright, pour maintenir l'aéroplane en équilibre, manœuvre ses leviers en sens contraire. »

En réalité, au bout d'un certain temps tous ces mouvements deviennent des réflexes, et l'aviateur ne doit plus même penser au sens dans lequel il dirige ses leviers. C'est au point que Wright interrogé, sur le mouvement à faire en un certain cas, hésite avant de donner une réponse.

Il n'y a pas de raisons pour que la conduite d'un aéroplane ne devienne pas aussi machinale que celle d'une bicyclette.

Marcel Viollette.

*Le lieut. Selfridge, à gauche, tué dans l'accident d'Orville Wright. A droite, A. Post, concurrent de la Coupe G. B. des ballons.*

## CYCLISME

*Le podoscaphe de M. Louis pendant sa traversée de 6 kilomètres de Saint-Aygulf à Saint-Raphaël, en 45 minutes.*

### LA RÉOUVERTURE DU VÉLODROME D'HIVER

Ça y est ? La saison d'hiver est commencée. Le Vélodrome de la Galerie des Machines a ouvert ses portes dimanche dernier. Et, comme pour se mettre au diapason, le temps a voulu se rendre très froid. A quoi bon ce goût de la couleur locale, alors qu'en été, lorsque des réunions étaient annoncées par les pistes en plein air, la pluie faisait rage. Ne forçons point notre talent... Voici un adage dont l'état météorologique ne devrait jamais se départir.

Les meilleurs coureurs ont tenu à prendre part à la première réunion du Vélodrome d'Hiver et cette séance remporta le plus vif succès. Aussi bien, il semble que la veine élise domicile au Champ de Mars : d'un côté, elle protège le cyclisme à la Galerie des Machines, de l'autre, la boxe au Wonderland qui, lui aussi, fit une brillante réouverture. Cela prouve que lorsqu'on organise de beaux spectacles, il n'y a plus de distance.

Nous allons voir quels sont les coureurs qui redoutent soit le froid, soit les pistes couvertes. Nous allons assister, par contre, à l'arrivée d'étrangers que la morte saison immobilise dans leur pays et qui font le déplacement pour venir écumer à Paris. D'excellents Allemands, de brillants Américains font leurs malles. Nous allons assister à autre chose qu'aux sempiternelles rencontres Darragon, Contenet, Walthour ou Ellegaard, Friol, Poulain. Le sport y gagnera, et l'intérêt des réunions également. Coureurs, livrez-vous de beaux assauts. Nous avons, grâce à la direction, de belles épreuves en perspective, il ne tient qu'à vous que nos espérances soient réalisées.

J. M.

## RÉSULTATS TECHNIQUES

***Du 18 au 23 octobre 1908.***

*ATHLÉTISME*

Dimanche 18 octobre.

*La marche du Tour de Lyon :* 1. Piquet (C. P. V. L.), en 2 h. 25 m. 30 s. ; 2. Wyss, en 2 h. 26 m. 45 s. ; 3. Richard, en 2 h. 35 m. 30 s.

*CYCLISME*

Dimanche 18 octobre.

Parc des Princes. — *Match de vitesse :* 1. Friol ; 2. Ellegaard.

*Course de 100 kilomètres :* 1 Nat Butler ; 2. Ryser ; 3. Darragon ; 4. Lapize ; 5. Contenet ; 6. Wills.

*HIPPISME*

Dimanche 18 octobre.

Longchamp. — *Prix du Cèdre* (2.000 mètres, 20 000 francs) : 1. Mafia II, à M. Margiloman (J. Childs) ; 2. Magellan ; 3. Sol Voisins. (6 partants.)

*Prix de la Forêt* (1.600 mètres, 20 000 francs) : 1. Princess Margaret à M. R. Hanbel (M. Henry) ; 2. Reyna ; 3. Monitor. (9 partants.)

Mercredi 21 octobre.

Le Tremblay. — *Prix Edgard Gilbois* (2 600 mètres, 20 000 francs) : 1. Sauge Pourprée, à M. Philippe Hause (O'Connor) ; 2. Val Suzon ; 3. Talo Birbil (8 partants.)

*Prix Trespas* (1.600 mètres, 5 000 francs) : 1. Gyrsa, au duc de Cramont (J. Childs) ; 2. Golden Pleasant ; 3 Ruchard. (7 partants.)

Jeudi 23 octobre.

Longchamp. — *Prix Salverte* (4.000 mètres, 12 000 francs) : 1. Aquarelle, à M. A. Pellerin (Bellhouse) ; 2. Villégiature ; 3. Sainte Livrade. (3 partants.)

*Prix de Condé* (2 000 mètres, 15 000 francs) : 1. Aveu, à M. A. Aumont (Ch. Childs) ; 2. Rebelle ; 3. Clinquant. (10 partants.)

*Prix d'Enghien* (3 000 mètres. 5.000 francs) : 1. Herisson, à M. J. Lieux (Bellhouse) ; 2. Olivier ; 3. Acacia (10 partants.)

## NOTRE SERVICE PHOTOGRAPHIQUE

**pour Travaux d'Amateurs**

Nous appelons à nouveau l'attention de nos lecteurs sur notre service photographique pour travaux d'amateurs, dont nous leur avons parlé dans notre dernier numéro. Il est bien peu d'entre eux qui ne fassent de photographie, mais il en est beaucoup qui n'ont ni le goût ni le loisir de se livrer aux manipulations, toujours longues et parfois pénibles, qui suivent la prise du cliché. C'est pourquoi, nous mettons à leur disposition nos ateliers et laboratoires pour tous les travaux dont ils peuvent avoir besoin.

## ATHLÉTISME

*Un match de cricket original, une équipe d'hommes s'est rencontrée à Londres contre une équipe de femmes.*

### WILLIE LEWIS TRIOMPHE TOUJOURS

Je viens de recevoir des nouvelles de notre ami Willie Lewis. Il me charge de le rappeler au bon souvenir des lecteurs de la *Vie au Grand Air :* « I send my best wishes to you and all my friends of your paper and hope to be back in *la belle France* before long ». Il espère, ainsi revenir bientôt dans notre pays. C'est avec un véritable plaisir que vous apprendrez cette nouvelle, je n'en doute pas un instant. Nous serons tous heureux d'applaudir à nouveau ce sympathique et brillant fighter et de le voir disposer, avec la belle aisance que nous lui connaissons, des meilleurs combattants qui lui seront opposés.

Il vient de remporter, à New-York, un nouveau succès, en triomphant, en six rounds, de Charlie Hitte. Dès la deuxième reprise, il se blessait à la main droite et ne pouvait continuer qu'en se servant de la gauche. Malgré ce formidable handicap, il battait facilement son adversaire et remportait une splendide victoire. Depuis son retour en Amérique, il n'a donc compté que des succès à son actif, à part sa défaite très contestée par Harry Lewis, défaite dont nous avons déjà parlé dans ces colonnes.

Willie Lewis m'apprend une nouvelle sensationnelle. S'il trouve des engagements à Paris, il sera accompagné du fameux poids lourd Joe Jeannette, un vainqueur de Jack Johnson, et d'un poids léger redoutable. Joe Jeannette tient absolument à rencontrer Sam Mac Vea. Voici de beaux combats en perspective, si Sam Mac Vea ne se montre pas trop gourmand, et s'il veut bien accepter les conditions qui lui seront offertes par les organisateurs.

Jacques Mortane.

## HIPPISME

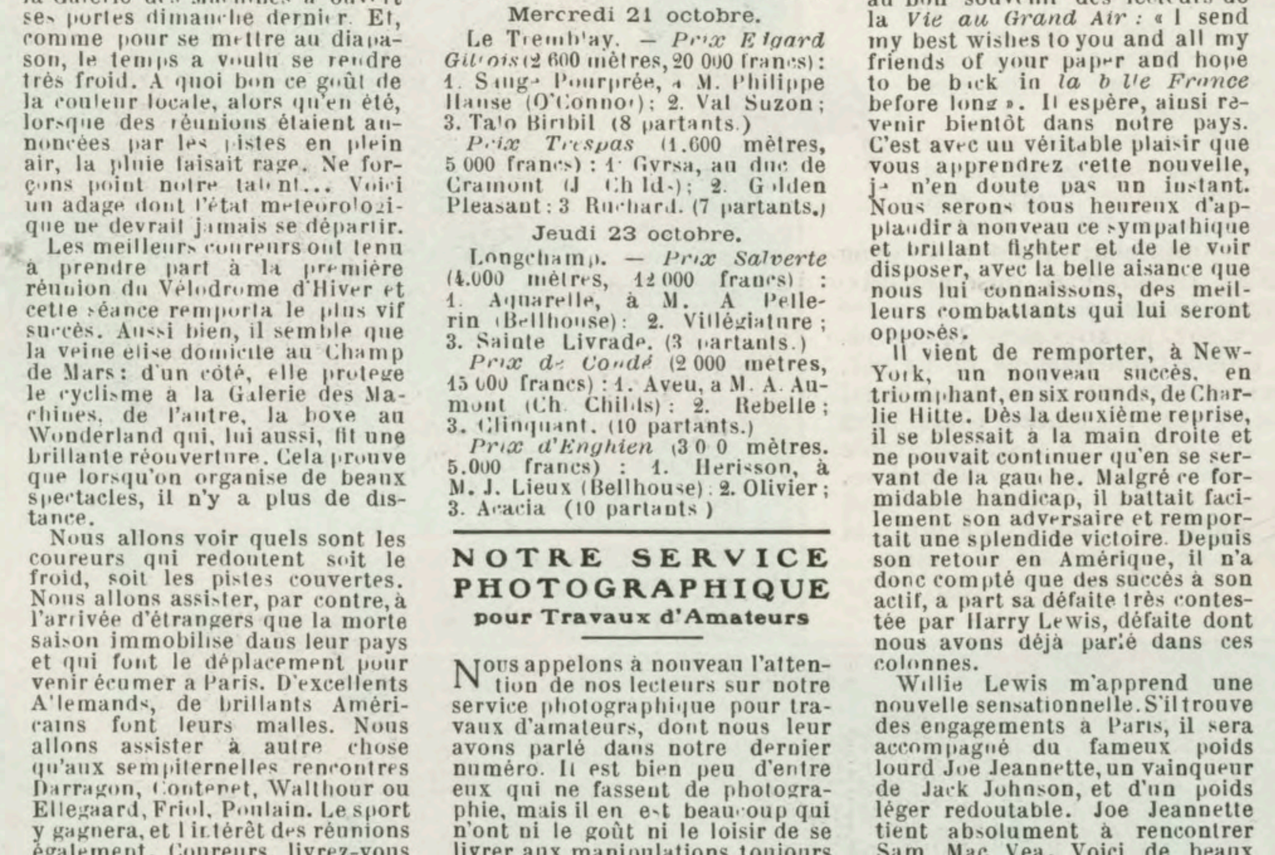
*Oversight, à M. Duke, entraîneur de M. W. K. Vanderbilt, a gagné le Prix de la Salamandre, battant Verdun d'une longueur.*

### UNE CURE ORIGINALE

Soit par crainte de la concurrence, soit pour tout autre raison que je ne démêle pas nettement, je n'aime pas à parler ici des lettres privées que veulent bien m'adresser des correspondants bénévoles. Je viens d'en recevoir une, cependant, qui mérite d'être signalée à l'attention de mes lecteurs. Passant sur les formules de politesse et de congratulation, que je ne pourrais retracer sans rougir, j'arrive au vif de la question. « Une catastrophe, m'écrit ce brave homme, avait assombri ma vie ; simple serviteur dans un couvent dont les lois scélérates ordonnèrent la fermeture, j'avais été projeté dans la vie séculière ; pauvre brebis séparée de son troupeau, j'errais sans savoir me diriger et sans pouvoir m'accoutumer à la privation des règles tutélaires auxquelles j'avais été soumis jusqu'alors. La sombre neurasthénie s'était emparée de moi ; déjà j'apercevais les portes entr'ouvertes de la tombe. Lorsqu'un jour, en déambulant tristement, j'aperçus une cohorte de gens se dirigeant vers le même point. Je les suivis sans méfiance et je pénétrai avec eux sur un hippodrome. Tout à coup, j'entends un bruit qui fait tressaillir mon cœur, c'est le son vibrant de la cloche ; un compagnon bienveillant m'explique sa signification : il faut aller devant un grand tableau pour voir afficher le nom des jockeys. Quelques moments après, nouveau son de cloche, c'est le boute-selle : il faut assister à la sortie des chevaux. Les voici : ils vont se ranger devant deux ficelles. Puis un timbre joyeux retentit : ils sont partis. Pendant la course, on se précipite pour les voir passer, tout le monde crie : Bravo ! voleur ! etc. On affiche ensuite les numéros des vainqueurs : un gai carillon résonne : *Ite missa est*, allez, le rouge est mis. Bref, monsieur, ma vocation était retrouvée : dès lors, je ne manque d'aller quotidiennement sur les hippodromes. Ma neurasthénie a complètement disparu depuis que j'ai recupéré un ensemble de règles strictes qui me permette de diriger ma vie. Il me semble que maintenant j'ai une raison d'être et j'en rends grâces à Dieu ! »

Je livre le remède tel quel : il vaut peut-être autant que les drogues ; je crains cependant que la note ne soit un peu plus salée.

Boiard.




*APRÈS LE CONCOURS DE GYMNASTIQUE DE ROME*

*L'équipe de la Société Nationale de gymnastique de Montréal qui s'est classée première au Concours international de gymnastique, à Rome, le 29 septembre. Ce concours fut donné dans le Vatican même, et en présence du pape.*

*Mafia II, à M. Margiloman s'est classée première dans le Prix du Cèdre, après une fort jolie course.*

# LE CHAMPIONNAT DE LUTTE AMATEURS (1)

## Organisé par la *Vie au Grand Air*

**Nous n'assisterons pas seulement à la rencontre de lutteurs parisiens : des athlètes de province sont engagés également.**

Peu de jours nous séparent de l'ouverture du Championnat de France de lutte amateurs, organisé par la *Vie au Grand Air*, au Bowling-Palace, à partir du 15 novembre au soir et qui recontinuera les dimanches suivants.

C'est dire que nous sommes entrés dans la période d'organisation intensive et que les lutteurs qui désirent s'engager encore doivent se presser de le faire, car le registre des inscriptions sera clos le 10 novembre, à 6 heures du soir, à la *Vie au Grand Air*, 90, avenue des Champs-Elysées, et au Gymnase Rosset, 7, rue de Ménilmontant. Rappelons que nul engagement ne sera valable s'il n'est accompagné de droit d'entrée de 1 franc, et que pour s'inscrire il faut être amateur et Français.

Notre championnat est ouvert aux six corporations suivantes :

1. Bouchers et charcutiers.
2. Mécaniciens et ouvriers du cycle et de l'automobile.
3. Epiciers, boulangers et marchands de vins.
4. Forts de la halle, porteurs, déménageurs et rouleurs de tonneaux.
5. Employés de commerce.
6. Professions libérales.

Nous avons décidé de créer trois catégories :

1. Poids légers, jusqu'à 60 kilos.
2. Poids moyens, de 60 à 75 kilos.
3. Poids lourds, à partir de 75 kilos.

Je dois avouer que nous avons eu une bonne idée en créant une catégorie de poids légers, si nous en jugeons par le nombre d'engagements d'hommes de moins de 60 kilos.

Il y aura un vainqueur par catégorie et par corporation, tous les vainqueurs de chaque catégorie se rencontreront ensemble pour disputer la poule finale.

C'est au Bowling-Palace, 12 et 14, avenue de la Révolte, que se déroulera cette magnifique épreuve. Nous ne pouvions trouver plus bel établissement pour semblable championnat. L'arbitre sera le fameux lutteur Rosset, qui remplira ces délicates fonctions avec tout le tact et toute la compétence nécessaires.

Les prix, offerts par la *Vie au Grand Air*, seront les suivants :

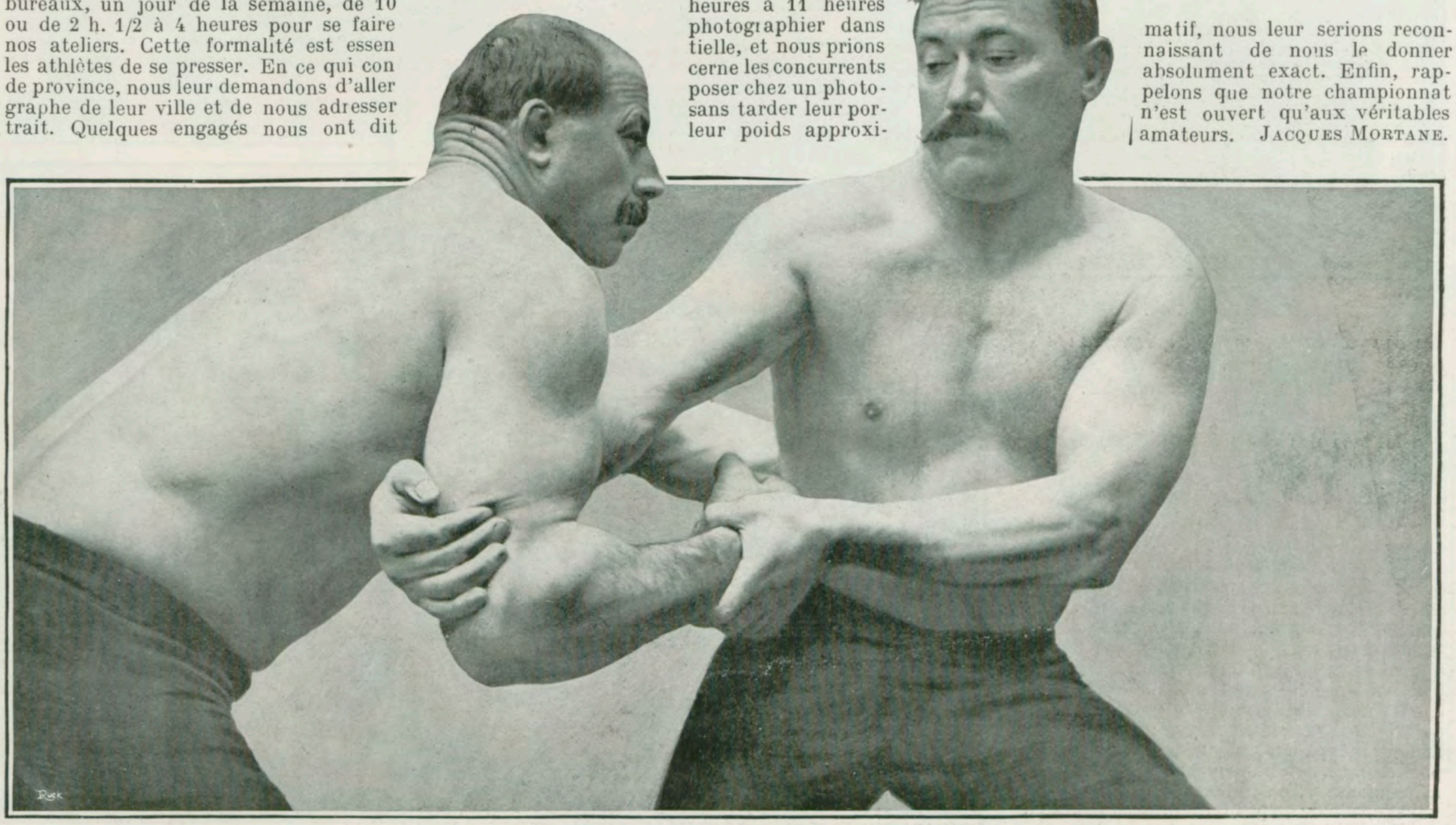
1. Un objet d'art d'une valeur de 150 francs au champion de chaque catégorie.
2. Un objet d'art d'une valeur de 100 francs au second de chaque catégorie.
3. Une médaille de vermeil au vainqueur des trois catégories de chaque corporation.
4. Une médaille d'argent au second de chaque catégorie des corporations.

Notre excellent confrère l'*Auto* nous a remis un superbe objet d'art que nous remettrons en son nom au champion poids lourds.

Nous prions les concurrents qui nous ont adressé leur engagement de passer dans nos bureaux, un jour de la semaine, de 10 heures à 11 heures ou de 2 h. 1/2 à 4 heures pour se faire photographier dans nos ateliers. Cette formalité est essentielle, et nous prions les athlètes de se presser. En ce qui concerne les concurrents de province, nous leur demandons d'aller poser chez un photographe de leur ville et de nous adresser sans tarder leur portrait. Quelques engagés nous ont dit leur poids approximatif, nous leur serions reconnaissant de nous le donner absolument exact. Enfin, rappelons que notre championnat n'est ouvert qu'aux véritables amateurs. Jacques Mortane.

**Conseil aux débutants.**

*Quand on est passé derrière son adversaire, le ceinturer d'une main, et éviter qu'il ne dénoue cette ceinture en paralysant l'action des bras.*



**Autre conseil aux débutants.**

*Pour passer derrière un homme, le déséquilibrer en le tirant à soi, après lui avoir saisi le poignet à la naissance de la main et le bras un peu au-dessus du coude. (Clichés posés par Maurice Gambier et Charles Limousin.)*

(1) Voir les n° 525 et suivants.

# UN DÉPLACEMENT INUTILE

**Si les joueurs d'association qui ont été à Londres représenter nos couleurs aux Jeux Olympiques l'ont fait pour accomplir un petit voyage, nous ne pouvons leur en vouloir 🖋 Mais il eut été préférable qu'ils s'abstinssent de jouer. 🖋 Ils peuvent bénéficier cependant de quelques circonstances atténuantes 🖋 🖋 🖋 🖋 🖋**

APRÈS la splendide victoire de Siret dans le Marathon anglais, nous avons eu une lueur d'espoir. Nous pensions que les Français étaient devenus capables de lutter, parfois avec succès, contre leurs voisins d'outre-Manche. Hélas! Nos joueurs d'association se sont vite chargés de nous rappeler à la triste réalité. Ils sont allés nous représenter aux Jeux Olympiques et se sont livrés aux plus piteuses exhibitions qu'on pouvait redouter. Vraiment, s'ils tenaient autant que cela à aller faire un petit voyage gratuit à Londres, les officiels auraient agi sagement en le leur offrant, mais à condition de leur interdire de jouer au football association. Notre prestige aurait eu l'avantage de ne pas être diminué et nos couleurs n'auraient pas fait cette piètre figure. Les spectateurs ont assisté à un intermède comique vraiment amusant, et ils ont cru se rendre compte

**L'équipe nationale de Danemark (B).**

*Les deux équipes A et B de Danemark ont fait subir de terribles échecs aux deux teams français.*

**Un but des Danois.**

*Au cours du premier match, les Français furent battus par 9 buts à 0 par les Danois; dans le second par 17 buts à 1.*

étudions ce qu'ils ont fait — ce dont ils se sont rendu coupables serait plus exact — à Londres. Deux équipes nous y représentaient : l'équipe A et l'équipe B. Ce fut celle-ci qui eut l'honneur de montrer la première aux Anglais ce qu'elle entendait, dans son rude langage, par jouer une partie d'association. Elle se fit battre honteusement par un team danois. Le onze A enregistra, lui aussi, une désastreuse défaite, se faisant battre par 17 buts à un, le un de consolation. Cette partie fut peut-être encore plus pitoyable que la première. Dans les cinq premières minutes du match, les Danois marquèrent trois buts, Neilson, le centre avant, les marquant tous trois. Le Français Sartorius fit plusieurs descentes, mais

que la race des clowns n'était pas encore éteinte dans notre patrie.

Remercions les joueurs de rugby de ne pas avoir marché sur les brisées de leurs collègues d'association. Toutefois, il semble curieux que nos représentants n'aient pas été aux Jeux Olympiques, puisque l'U. S. F. S. A. avait demandé, tout spécialement, au nom de la France, de s'engager dans le tournoi anglais. Mais admirons, en tout cas, la noble résignation des joueurs qui, plutôt que de se rendre ridicules devant les Anglais, ont préféré s'abstenir. Ils ne sont pas encore assez entraînés pour pouvoir lutter contre les étrangers et ils se sentent actuellement incapables de jouer une partie importante. Ils ont, par conséquent, agi de manière sportive, en refusant les joies d'un voyage, afin de ne pas faire piteuse figure en public. Félicitons donc le Stade Français, sur la demande de qui la Commission de rugby de l'U. S. F. S. A. a décidé que nos joueurs n'iraient pas à Londres le 27 octobre.

Revenons aux joueurs d'association et

**Les buts français en danger.**

*Les photographes, pour être sûrs de prendre de nombreux clichés, n'ont eu qu'à rester auprès des buts français, toujours assiégés — souvent avec succès — par le onze Danois.*

ses passes furent mal prises. Il réussit cependant à marquer un but, tandis que les Danois, reprenant l'avantage, en marquaient trois de plus, ce qui donnait, à la mi-temps, le chiffre coquet de 6 buts au Danemark contre 1 à la France.

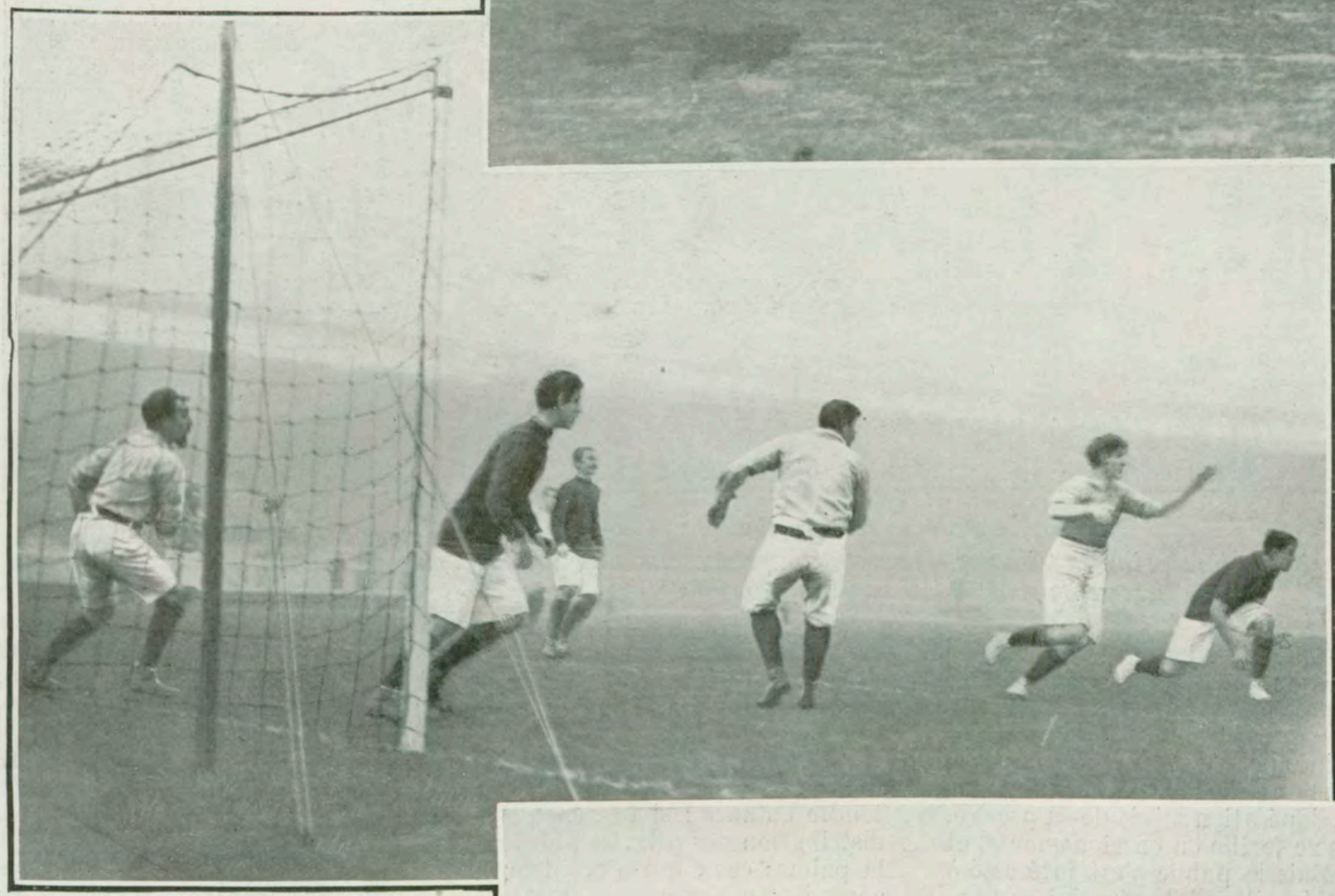
La seconde mi-temps fut encore plus terrible pour nos nationaux, et leur défense ne sut jamais repousser les attaques de leurs adversaires. En quelques instants, onze buts furent marqués par les Danois, malgré plusieurs brillants arrêts de Villette, qui fut le seul, parmi nos représentants, à jouer avec conscience et à-propos.

En somme, du commencement à la fin de la partie, nos adversaires firent absolument ce qu'ils voulaient, sans que les équipiers sagement choisis par l'U. S. F. S. A. aient pu, à un seul instant, faire semblant de

**Les Français se défendent.**
*Les Français réussissent à intercepter une passe des Danois.*

étaient riches et avaient ainsi le moyen de s'adonner complètement au football. Cet entraînement permit à nos vainqueurs non-seulement de triompher des Français sans l'ombre d'une difficulté, mais aussi de résister à la formidable équipe d'Angleterre.

Ce qui peut consoler nos pauvres représentants, c'est de penser que lors de la finale de football association aux Jeux Olympiques, l'équipe de Danemark fit une merveilleuse contenance devant le formidable team d'Angleterre. Après une partie acharnée, les Anglais triomphèrent par deux buts à zéro. J. Baudier.



**Un retour des Français.**
*L'arrière français sauve son camp d'un but supplémentaire.*

résister. Il est bien évident que l'équipe du Danemark est l'une des meilleures du continent. Seulement, nos hommes auraient pu faire mieux facilement, et leur défaite n'a pas d'excuse.

Toutefois, nous pouvons chercher quelques petites circonstances atténuantes. La date était trop rapprochée du début de la saison, pour permettre à nos représentants de faire honorable figure. Il faut bien l'avouer, d'autre part, l'U. S. F. S. A. ne tenait pas outre mesure à faire ce déplacement onéreux. Mais elle céda aux sollicitations pressantes du Comité anglais et désigna à la hâte deux équipes, les hommes les composant ayant à peine pris un galop d'entraînement, n'ayant jamais joué ensemble et ayant disputé leur match à leur arrivée à Londres après avoir passé une nuit en chemin de fer et en bateau.

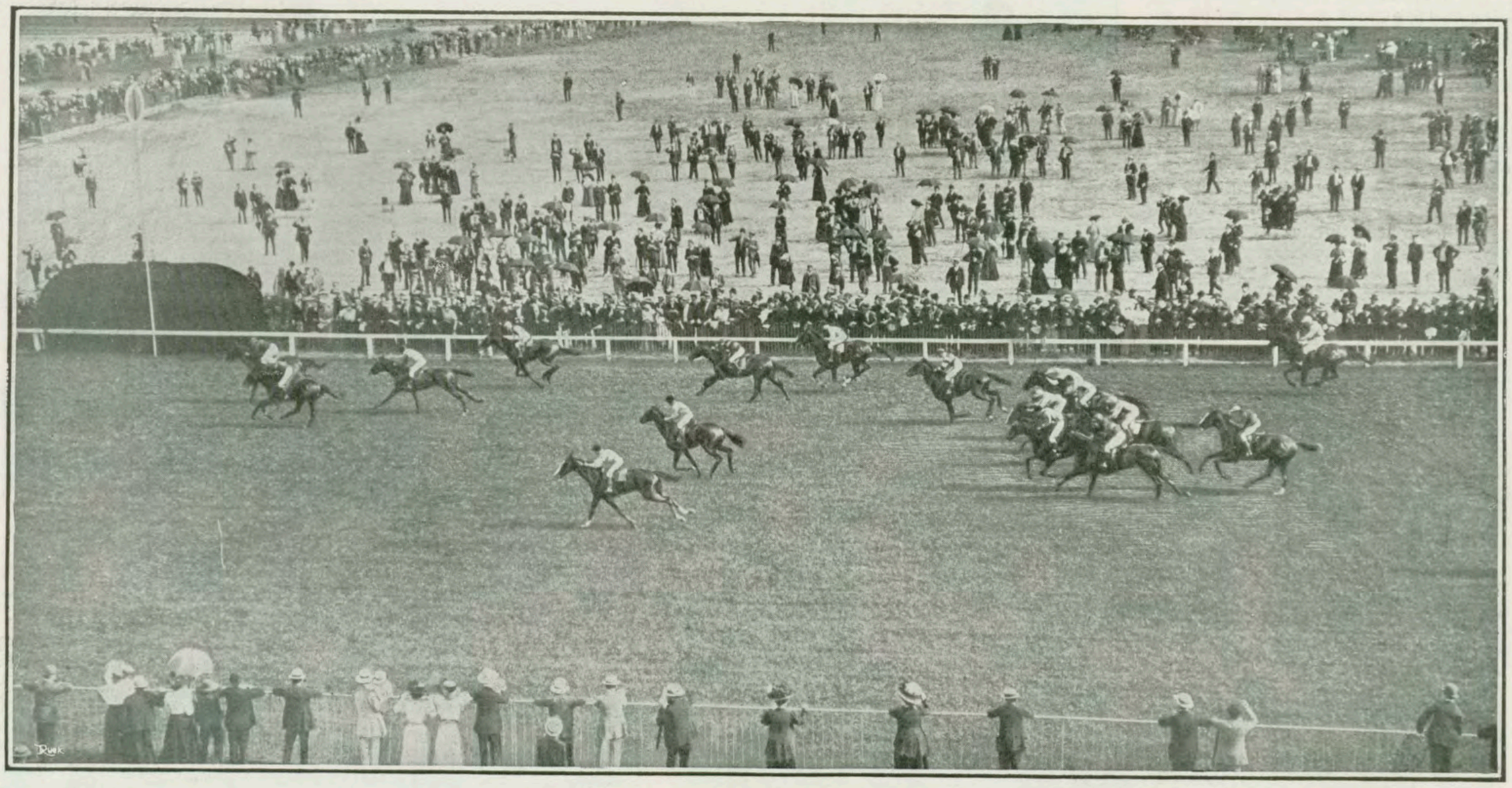
Au contraire, les Danois avaient depuis longtemps fait de sérieux préparatifs. Ils avaient engagé deux entraîneurs de grands clubs anglais pour entraîner leur équipe nationale. En outre, la plupart des joueurs

**Une passe française avortée.**
*Les Danois, par leur homogénéité, n'eurent pas de peine à se rendre facilement maîtres de la partie et à triompher d'un onze, dont les équipiers, pour la plupart, n'avaient jamais joué ensemble. Ils furent cependant battus par 2 buts à 0 par les Anglais, après une magnifique partie.*

# LE SPORT AUX COURSES

*Par RENÉ RIONDET*

**Pour l'amateur des courses, le côté caractéristique du sport doit passer avant l'attrait du pari ; aussi, doit-on chercher à développer le premier élément, serait-ce au détriment du second**



**L'arrivée d'une course confuse.**

*Dans les courses en ligne droite, si l'arrivée a lieu près des tribunes, le spectateur peut commencer à discerner vaguement quelques concurrents lorsqu'ils sont à 150 mètres du poteau.*

Le but de l'institution des courses est de sélectionner le bon cheval capable de transmettre à ses descendants les principales qualités qui sont la caractéristique de la race; par voie de conséquence, il est aussi de se rendre compte si les produits obtenus par des croisements plus ou moins bien combinés possèdent le précieux patrimoine que, théoriquement, leurs ancêtres ont dû leur léguer. C'est, en quelque sorte, comme en mathématiques, l'opération suivie de sa preuve.

Les courses constituent ainsi un spectacle fertile en enseignements, et plus spécialement réservé aux éleveurs. Mais le public s'est intéressé à cette expérimentation sans cesse renouvelée : il a d'abord suivi ce penchant propre à la nature humaine qui nous pousse à prendre parti dès qu'il est question d'une rivalité ou d'une lutte quelconque, bien que nous n'y soyons pas mêlés personnellement. C'est ainsi qu'au temps de la guerre russo-japonaise, les uns étaient pour les Russes, les autres pour les Japonais; et tant d'autres exemples que je pourrais citer. Une fois né, ce sentiment s'est peu à peu développé : ce n'est plus cette vague impression qui fait dire au spectateur allant pour la première fois sur un hippodrome et voyant les chevaux sortis sur la piste : « Je parie que c'est le bleu qui va gagner ». Non, c'est devenu une véritable gymnastique de l'esprit, un travail de raisonnement, aboutissant, à travers l'étude de tous les éléments en présence, à la découverte de la sélection. Nous atteignons ici le point critique : une fois cette sélection trouvée, nous n'avons qu'un moyen formel de prouver notre conviction absolue en la sagacité de notre esprit, c'est d'appuyer sa conclusion avec notre argent. C'est alors le régime auquel on nous a habitués dès notre plus tendre enfance : si tu réponds bien, tu auras un bonbon. Comme à la distribution des prix, les plus forts, les joueurs du vainqueur, remportent la palme; ceux qui n'ont trouvé que le concurrent placé touchent les accessits; quant aux cancres, ils sont punis : ils perdent la mise qu'ils avaient risquée.

Il faudrait être cependant naïf ou de mauvaise foi pour ne pas reconnaître que bien des gens se sentent attirés vers les courses par l'appât de gains faciles : ils voient là un moyen de faire rapidement fortune. Ils n'ont pas besoin d'une longue expérience pour s'apercevoir qu'ils se sont trompés. Il n'en subsiste pas moins qu'il y a, pour le public, deux éléments en présence : l'intérêt du sport et le jeu. Ces deux éléments se combinent généralement, mais sans s'absorber complètement; les spectateurs sont moins nombreux, aussi bien les jours où les épreuves ne

**Au milieu d'un parcours en ligne droite.**

*Lorsque l'arrivée d'une course en ligne droite a lieu loin des tribunes, il faut se résoudre à choisir le moment du parcours que l'on veut apercevoir, et encore ne distingue-t-on pas très bien.*

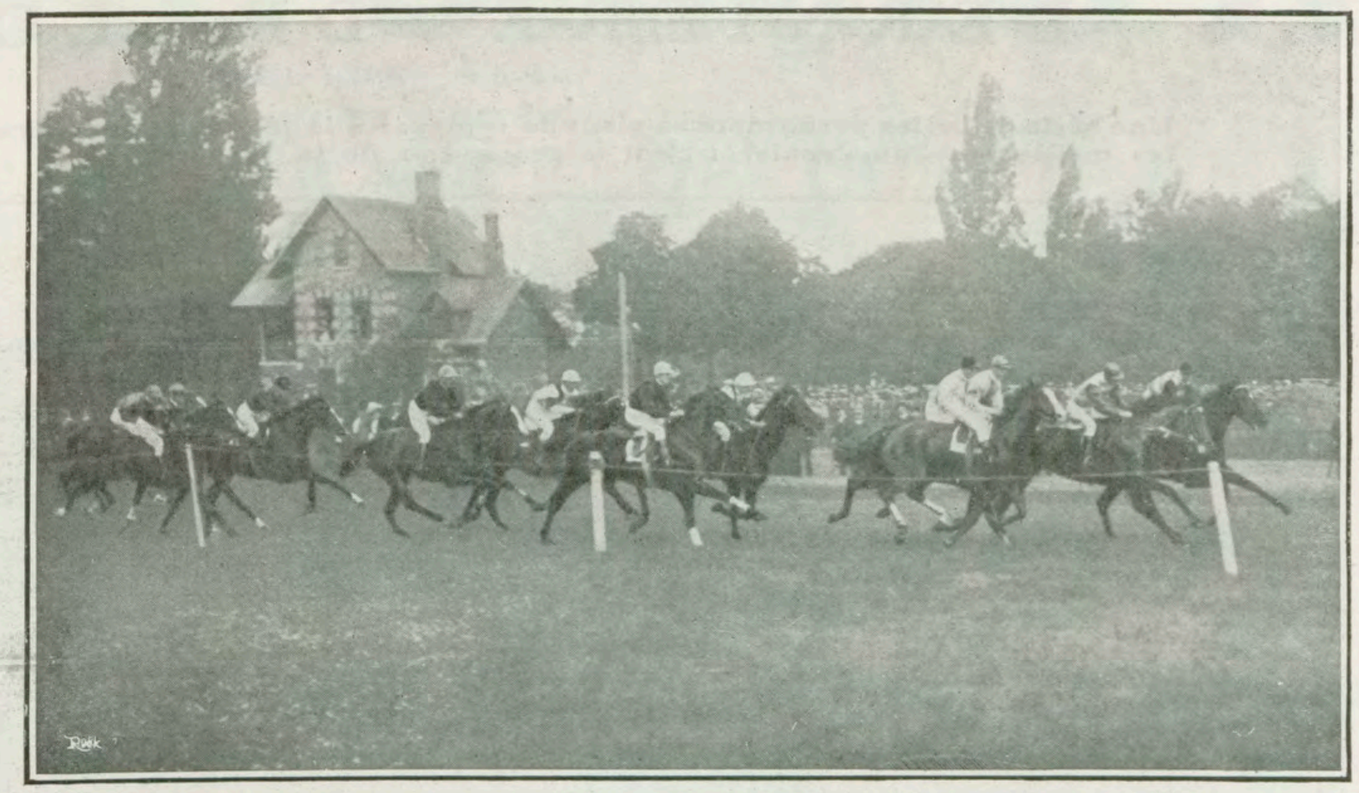
sont pas intéressantes que les jours où elles doivent être disputées par un petit nombre de partants. Il appartient donc aux dirigeants des courses de veiller, sans perdre de vue leur véritable objectif, à ne pas supprimer tout ce qui peut éveiller ou maintenir ce sentiment désintéressé de l'intérêt du sport.

Je vise, en ce moment, cette manie des épreuves en ligne droite qui s'est répandue dans notre pays. Je ne veux pas attaquer ces sortes de courses au point de vue du critérium qu'elles fournissent, bien qu'il y aurait cependant des réserves à formuler. Mais, au point de vue du spectacle sportif, on ne peut rêver rien de plus confus; du départ jusqu'à l'arrivée, tous les détails ou incidents passent inaperçus; on commence à discerner les concurrents lorsqu'ils sont à 150 mètres de vous, et c'est alors l'impression d'une trombe arrivant à toute vitesse et ne vous permettant même pas de distinguer si les premiers sont à gauche ou à droite de la piste. Si bien que le public en arrive à considérer ces sortes de courses comme une véritable loterie, dont il apprend le résultat brutal par l'affichage du juge à l'arrivée.

Au contraire, dans les épreuves à tournants, c'est un drame en miniature qui se déroule sous nos yeux : son prologue, c'est le départ; ses péripéties, ce sont les différentes places occupées par les concurrents pendant le parcours, suivant qu'ils gagnent du terrain ou qu'ils en perdent; son dernier acte, c'est, après le groupement du tournant final, la lutte entre les chevaux de tête qui aboutit au dénouement, l'arrivée. Un semblable spectacle développe l'émotion sportive sans souci de la spéculation sur la passion du jeu : comme tel, il doit être magnifié, car il s'adresse en nous à ce sentiment secret qui est à la source de nos enthousiasmes.

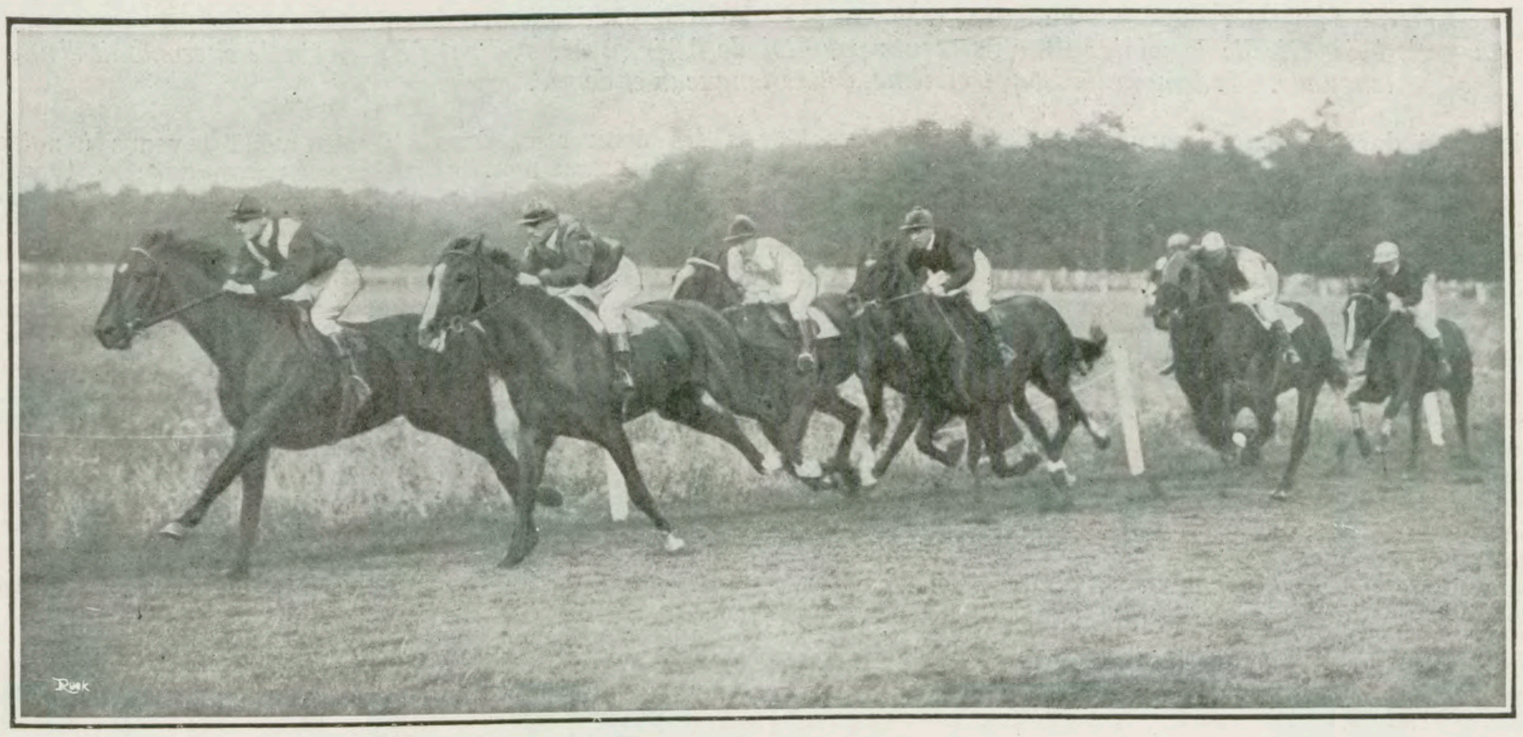
Nous en avons eu un exemple probant, l'autre jour, lorsqu'à la fin du rude parcours de Gladiateur, les trois premiers se sont empoignés dans une lutte qui a soulevé l'emballement du public. Je ne cite ce fait qu'à titre d'exemple; il ne faudrait pas exagérer et prétendre, que, pour être intéressante, une course doit se disputer sur une distance de 6.200 mètres.

René Riondet.



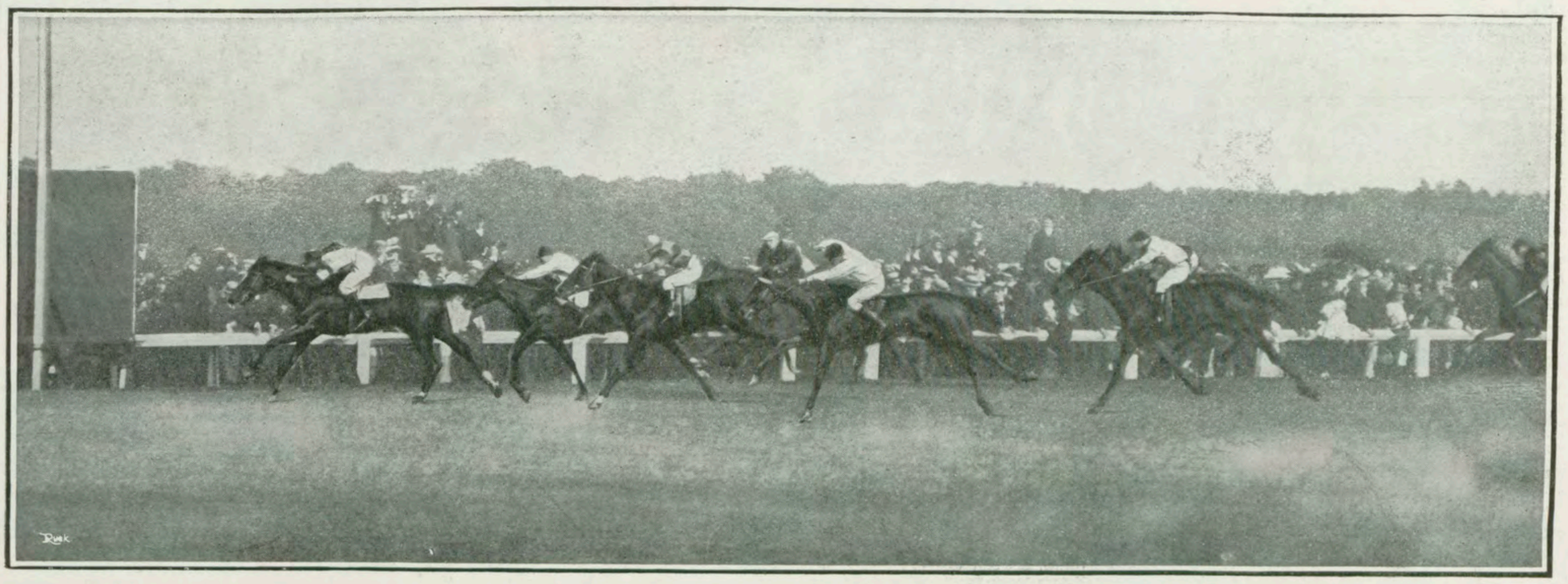
**Après le premier tournant.**

*C'est là un des moments intéressants de la course, une fois le départ donné, les concurrents se sont élancés pour prendre leurs places; ils sont maintenant sagement repris pour effectuer le parcours.*



**Le dernier tournant.**

*L'endroit psychologique : ceux qui sont en tête démarrent, s'ils pensent pouvoir résister jusqu'au poteau, ceux qui ont attendu patiemment viennent se mêler à la lutte.*



**L'arrivée.**

*D'un bout à l'autre de la ligne droite, le spectateur ne perd pas de vue les concurrents massés le long de la corde. Aucun incident, aucune péripétie ne passe inaperçu.*

# LA DERNIÈRE DE LONGCHAMP

*Par BOIARD*

**Une série de belles performances vient de replacer à la tête de leur génération les pouliches qui étaient jugées les meilleures l'an dernier : c'est le renouveau de la régularité**

**Le Prix de Saint-Firmin. (1.100 mètres. 15,000 francs. Longchamp, 25 octobre.)**

*White Hart est parti en tête. Au petit bois, Girelle le rejoignait, et, attaquée par Roi de l'Air, à M. J. Prat (Hobbs), elle succombait d'une longueur. Mademoiselle Bon, troisième, à une longueur et demie.*

Le caractère de consolation, qui domine généralement dans les réunions d'arrière-saison, s'affirme, cette année, à tous les points de vue : en effet, il y a consolation non-seulement pour les chevaux qui arrivent à décrocher leur première timbale, mais aussi pour les spectateurs, qui assistent en ce moment à des épreuves d'une régularité mathématique. C'est, l'autre jour, au Tremblay, la brillante victoire de Sauge Pourprée, devant Val Suzon et Talo Biribil, à quatorze livres; c'est ensuite, deux jours après, à Maisons-Laffitte, la performance de Mafia II, devant Gambaiseuil et Talo Biribil, à dix livres, et devant l'Inconnu, auquel elle rendait l'année; ce sont enfin, venant souligner la valeur de ces deux pouliches, la course de Val Suzon dans le Handicap limité et la victoire de l'Inconnu dans le Prix du Pin.

Ce qu'il y a de remarquable en tout cela, c'est que, pour un peu, on se croirait plus jeune d'un an : à part Halima et Valda, qui ont disparu prématurément, la première après une unique sortie, la seconde après une série de performances honorables, nous retrouvons le classement échafaudé il y a douze mois : Sauge Pourprée, Mafia II et Princess Margaret, celle-ci plus spécialisée quant à la distance. Ainsi, après bien des épreuves, dans les deux sens du mot, nous voilà revenus à notre point de départ. Quant aux poulains, ils se sont évanouis : Northeast n'a jamais confirmé sa course du Grand Prix; Sea Sick, après de mauvaises exhibitions, semble hors de combat: Grill Room devrait être au repos depuis bien longtemps; Conquistador vise les handicaps; quant à Souvigny, il va faire les beaux jours du steeple chasing, et nous le verrons, sans doute, tenter de réussir, dans le Grand Steeple d'Auteuil, ce qu'il a manqué de si peu dans le Grand Prix de Paris.

En ce qui concerne les deux ans, la situation est moins nette qu'elle ne semblait l'être l'an dernier. Négofol paraît bien devoir être classé parmi les premiers; puis viennent Azalée et Reyna. Mais il ne faudrait pas s'étonner de voir sortir du lot des nouveaux venus du Prix de Saint Firmin quelque bon sujet. Le gagnant, Roi de l'Air, a remporté une victoire impressionnante : c'est d'ailleurs un beau poulain, que son excellente origine et sa superbe apparence imposaient à l'attention des sportsmen, lors de sa promenade dans le paddock. Nous pourrons peut-être, dans quelques jours, être fixés sur la valeur approximative de sa performance.

BOIARD

Romarin II  El Biar  Sol Voisins  Val Suzon  Chateldon  Faunillane

**Le Handicap Limité. (2.400 mètres. 20.000 francs. Longchamp, 25 octobre.)**

*Val Suzon, Chateldon, Faunillane et Valak se sont élancés en tête. Dans la montée, Chateldon prenait le commandement. Dans la ligne droite, Romarin II, à M. Veil-Picard (Bellhouse), l'emportait d'une demi-longueur sur Val-Suzon. Lieutel, troisième, à une longueur et demie.*



Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Mottu.  *Le Gérant* : CAMILLE LECESTRE.